Летные дневники. часть 3

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

•

Василий Ершов

Летные дневники. часть 3

*****

1986. Энтузиазм.

28.02. Иногда доводится лететь пассажиром в собственном самолете — это когда проверяют второго пилота и командиру нечего делать в кабине, а в салоне есть свободные места. Странно тогда звучит в динамиках голос проводницы: «Командир экипажа — пилот первого класса Ершов Василий Васильевич». Поневоле мороз продирает по коже. Я сижу среди пассажиров, а они и не подозревают, что командир сейчас отдыхает здесь же, и стараются представить себе, какой же добрый молодец «первого класса» сидит за штурвалом. А я думаю: как там Валерий Александрович, справится ли, посадит ли мягко?

Вчера летел в Москву с Рульковым. Он уже не надеялся, что комиссия допустит его к полетам, и рад летать, и с удовольствием сам крутил руками в наборе и на снижении.

В Москве была прекрасная погода, заход давали с прямой, и мы, поборовшись со встречной струей, вкусно поужинав курицей с бульоном, собирались зайти и сесть с удовольствием.

Немного поспорили, сколько занимать на Ларионово: Кузьма Григорьевич, со свойственной ему осторожностью, рекомендовал 9600, Валера тоже сомневался, а я думал.

Заход «с прямой» в Домодедове — это заход под 90 от Картина, на 137, такая уж там схема. Значит, закон захода под 90 сохраняется: дальность начала снижения в штиль — «полторы высоты». От Ларионова идти 145 км; если над ним высота 10600, полторы высоты — 159 км. 15 км — на встречный ветер, а струя в лоб, на снижении усилится. Решил занимать на Ларионово 10600.

Снижался Рульков, не считая (он уже забыл, как это делается), а сразу с 9000 выпустил интерцепторы… на всякий случай. Я прикидывал, что надо держать вертикальную по 15–16 м/сек; он держал 22. Рано снизились, а струя была аж до 6000 м, путевая скорость упала. Короче, смело можно было снижаться от Ларионова с 11600.

Шасси выпустили рано, а вот эшелон перехода он занимал долго, по 7 м/сек, потом отдал мне управление. Пришлось торопиться. По закону подлости ветер на кругу вместо

неустойчивого был явно попутный, до 30 км/час, и я еле успел войти в глиссаду; нас несло, но путевая скорость не падала, пришлось при вертикальной 6 ставить режим 74.

Несло до земли. Над торцом скорость была 280, пахло перелетиком; я прижал нос и замер в ожидании, но машина летела. Видимо, чуть выше выровнял. Штурман диктовал: «Метр, метр…» Чтобы не рисковать, я чуть добрал, самолет пролетел еще метров сто и, наконец, сел, вполне мягко, но не на 7.

Рулил по перрону мучительно медленно и долго, помня, что Кузьма Григорьевич не любит скорости. И все же перед стоянками он разок сказал свое «потише-потише».

Между прочим, в районе севернее Хантов видели НЛО. На четверть неба на северо-западе кривые световые лучи сходились, как полосы на огурце, в точку. Яркая белая точка, белые полосы, пол-огурца на четверти неба, — все это перемещалось нам навстречу. Жуткая картина в черном ночном небе среди звезд: а вдруг сейчас захватит нас в какую-нибудь магнитную ловушку…

Почти разошлись правыми бортами; НЛО был выше нас — и вдруг четыре точки отделились от центральной и тут же погасли, а четыре кривых луча остались таять в ночной темноте; яркая точка быстро удалялась, уменьшаясь в размерах, и скоро затерялась среди звезд.

Вот теперь стало все ясно: старт ракеты; четыре ускорителя отработали и отстрелились, газовые следы светились в лучах зашедшего солнца.

Долго еще светились длинные кривые полосы, потом потускнели, смешались в одно облачко, поднялись выше и превратились в обыкновенные серебристые облака, которые я много раз наблюдал.

Длинная ночь впереди. Сижу в уголке первого салона, сзади мои пассажиры коротают время в беседах. Солдаты, семья с ребенком, человек в очках… Семья спит, солдаты играют в дурака; сзади девчата работают на кухне, пахнет вкусным. Шум воздуха за бортом и в коробах вентиляции… И все это на высоте 11 километров… если только заняли, если не слишком тепло за бортом, а то — на 10100, здесь попутная струя сильнее.

Чего бы мне-то заботиться: мужики сами сообразят, — ан нет, душа — там; кажется, уж я бы выбрал вариант, учел бы все: и угол атаки, и температуру, и ветер, и вес, уже бы начал затягивать газы, чтобы привезти хоть тонну экономии домой. Вчера вот старался, выжимал из стотонной машины все, что только можно выжать, а получилась своя игра: перерасход 170 кг, ну, это не без помощи проверяющего. Хорошая загрузка, хороший рейс, только вот сэкономить бы…

Пилот первого класса… Эта высота добывалась по крупицам.

Помню первые полеты с Федей Мерзляковым летом в грозу, когда от страха замирало сердце, а мы лезли либо вдоль синих облачных гор, либо в дырку между ними, либо в самую пучину, прорываясь из закрывающегося коридора.

Сердце замирало и в белой мгле зимой, когда и сверху снег, и снизу снег, и в стекло снег, и в снегу где-то внизу чуть проглядываются темные силуэты деревьев…

Как-то, устав крутить штурвал в снегопаде, под самой кромкой тонких облаков, рискнули, полезли вверх и через пару минут выскочили в яркий сияющий мир, где между синим небом и белой поверхностью облаков — никого, одни мы… Только дрожащая стрелка радиокомпаса связывала нас с родным аэродромом.

И когда командиру понадобилось на минутку покинуть кабину, помню, какое одиночество охватило меня, одиночество, страх и тоска. Слепой кутенок…

Но я запомнил этот сияющий надоблачный мир, чтобы, оперившись и подготовив себя, вернуться сюда насовсем.

Работал, не терял времени. Летал, закрываясь шторкой, по приборам, летал в дыму лесных пожаров, в дожде и снегопаде, постепенно обретая навык и преодолевая страх. Трезво соображая и контролируя ситуацию, начал рисковать, заходя на минутку-две в слоистую облачность, строго следя, нет ли обледенения. Постепенно научился спокойно летать в облаках, вопреки инструкциям, запрещающим делать это на Ан-2. И вскоре привык к приборному полету.

Приглядываясь к мастерам — Русяеву, Строкину, Муратову, учился у них экономному стилю пилотирования, методам руления на колесах и лыжах, чутью машины, вырабатывал интуицию, завидовал мастерству и плавно наливался уверенностью, что смогу летать не хуже своих учителей, если буду трудиться, трудиться и трудиться над собой.

Так постепенно и набрался опыта, а уж за год работы командиром подготовил себя и в приборных полетах, и в радионавигации, поэтому на Ил-14 пришел без робости.

Попал сразу в хорошие руки. Старый волк Василий Кириллович Тихонов только и спросил, где я раньше летал. Услышав, что в Енисейске и трассу на Соврудник знаю, отдал мне управление, да так месяца три к штурвалу и не прикасался. Бил я крепкую машину, бил, — и таки руку набил. Спасибо Кириллычу, старому, мудрому учителю моему.

У Тихонова учился спокойствию в полетах, работе ночью, полетам в грозах. Боролся с иллюзиями, когда кажется, что

летишь с креном, что сейчас перевернет… Учился унюхивать эшелон, где меньше трясет, тщательно изучал метеообстановку по маршруту. Не дергался в самолетовождении, когда на участке 500 км не меняешь курс — и выходишь в ту точку, куда надо.

У Николая Ш. учился «от противного»: как не надо нервировать экипаж, как не надо горячиться в полетах, как плохо не доверять людям, как мешает неумение распределить обязанности. Это ведь тоже опыт, порой, мучительный.

Юра Коржавин научил снижаться по расчету: раз убрав газ на снижении, не добавлять его до самой глиссады, до выпуска закрылков. Это мастерство.

С Юрой Веретновым я уже дорабатывал нюансы, необходимые для ввода в строй, и благодарен ему за помощь и прекрасную дружескую атмосферу в экипаже.

Ввод в строй на Диксоне, по Карскому морю, Земле Франца-Иосифа и Новой Земле, над тундрой и побережьем, ночью, в полярном сиянии, — это тоже немалый опыт. Научился садиться в самых сложных условиях, когда только твердая рука спасает.

Михаил Федорович Киселев как инструктор дал мне очень много, в частности, умение взлетать и садиться при плохой видимости с максимально допустимым боковым ветром. Снос на посадке достигал иногда 20 градусов, полоса вплывала в поле зрения через боковую форточку, инструктор не давал совать ногу, а мертво зажимал педали. Так я привык не дергаться и не бояться бокового ветра, — и на всю жизнь, на всех освоенных типах, я его не боялся. Это бесценный опыт.

На Ил-14 я уже мог чуть объективнее оценивать себя, уже немного стал себя уважать, но требовательность к себе не сбросил. Правда, захотелось, чтобы и со мной считались… молод был и зелен.

Кто же с пилотом в аэрофлоте считается. Мы все опытные, все мастера, — но так и должно быть. И наши отцы-командиры частенько видят в нас оперативные единицы, затычки к производственным дыркам, иногда за текучкой забывая, что каждый из нас есть вместилище коллективного опыта прекрасной и сложной работы, каждый — неповторимая личность. И если нас что и объединяет, так это — наше мастерство и умение, сотканное из сотен и тысяч перекрещивающихся нитей связи старшего с младшим, опытного с начинающим, горячего с холодным, души с душой.

Это был уже не тот слепой кутенок, хотя до первого класса было еще ой как далеко. Еще был только второй класс, еще многое предстояло изучить, постичь, испытать. Еще четыре года на Ил-18, на союзных линиях, со сбоями, ошибками,

отступлением перед непонятным или непосильным, переосмыслением ценностей, новым разбегом, решением новых задач.

И еще два года полетов на самом современном лайнере понадобилось, чтобы сказать: вроде бы готов к первому классу.

Это «вроде бы» — труд Репина и Солодуна, Горбатенко и Садыкова, тончайшие нюансы, вокруг которых и сейчас в летной среде идут споры. Жаль, не довелось пройти школу Петухова, — от него, может быть, взял бы еще что-нибудь полезное.

Но уже сам — четвертый год командиром на «Тушке», уже инструкторский штамп стоит. А все учусь. И не всегда — ой, далеко не всегда еще я работаю как первоклассный пилот.

Конечно, смешно было бы летать изо дня в день только на 7. Но огрехи бывают разные. К примеру, можно всю жизнь садиться не на 7, а на 5, но не потерять ни одного пневматика, как, например, Красоткин. А я их пока щелкаю как орехи. Вот поле для доработки!

Так что, командир, пилот первого класса, подтверждай класс каждый рабочий день, в каждом полете. Трещи извилинами, звени нервами, но держи марку. Чтобы о тебе говорили не «пилот первого класса» (это между нами не принято), а — «классный пилот».

Три часа пролетели незаметно. Скоро снижаться. Пойду в кабину. Валера уходит от меня на ввод в строй; может, это последний полет вместе. С каким багажом сядет он на левую табуретку, с какими мыслями?

Думаю, он хоть что-то же получил от меня за эти месяцы. И — в добрый час.

Заходил Рульков, подкрадывался издали, заранее снизился, добавил газы… и полтонны экономии, с горем пополам собранной по крохам Валерой, ушло в трубу.

Что Кузьме Григорьевичу до наших проблем — да они для него просто не существуют. Пятнадцать верст в горизонтальном полете — зато надежно, без спешки, все успели сделать.

Садился он, для верности, на газу, малый газ поставил перед касанием. Долго полз по перрону…

Однако, несмотря на все это, в целом за рейс получилось 1200 кг экономии. Кузьма Григорьевич очень удивился: на Москву обычно чуть пережигают. Что ж, верно: с проверяющими нет и речи об экономии, проверено. У них душа не болит, ибо они материально не заинтересованы, а вот мы — весьма. Если дадим хороший удельный расход и производительность выше 100 процентов, получим хорошие премиальные. Я вот — до 60 рублей, это стоимость рейса на Москву.

И все же все усилия экипажа могут пойти насмарку: сэкономь ты хоть сто тонн, а один пустой рейс — производительность к черту, и рявкнулись премиальные.

Что может сделать экипаж, если в Алма-Ату мы везем 80 человек? Встать на улице и зазывать народ? А премиальные напрямую зависят от этого. Значит, несправедливо это. А ведь экипаж за месяц сэкономил несколько тонн топлива, путем всяческих ухищрений и опыта отвоевал его у слепой стихии, — несмотря на встречные ветра, высокие температуры, невыгодные эшелоны, обход гроз, большие взлетные веса. Экипаж творил, старался, работал с наивысшей отдачей — более полной, чем запланировано. Но… 80 пассажиров, слепая случайность, сводят на нет все старания. Чем мы виноваты?

7.03. Слетали на три дня в Ростов. Куча народу на тренажер; ну, отлетали все.

Я не люблю ростовский тренажер, раздолбанный весь. И на этот раз не работал триммер руля высоты слева, — а пилотируешь же, в основном, этой кнопкой; ну, справились. Ничего особенного, кроме, разве, связи с бортинженером: как ее не было, так и нет. Тут еще СПУ плохое, еле слышно, но главное, каждый работает сам по себе, у каждого своих забот полно. На этом лайнере на случай пожара все надежды — на личные качества бортинженера, а командиру со вторым и штурманом лишь бы справиться с пилотированием и заходом.

С нами летел и Рульков — проверять, уже на ввод в строй, Валеру Кабанова.

Помня о рулении, я полз как можно осторожнее. Машина попалась опять по закону подлости: 124-я, кривая и ограниченная.

В Челябинске заходили с прямой; я снижался по пределам, Рульков ворчал. Закрыл меня шторкой. Система уводила вправо, и когда шторка открылась, мне пришлось одновременно доворачивать влево на ось полосы и чуть убрать режим, чтобы не росла скорость.

Кузьма Григорьевич вдруг, в процессе доворота, даже в конце его, когда я уже создал перед торцом обратный крен, чтобы по своему обыкновению точно поймать ось, — так вот он вдруг скомандовал: «Хватит!»

Хватит — чего? Я не стал спорить, да и некогда было уже, а понял так, что крен пора убирать: мол, торец уже близко. Ну что ж, получился подвод к полосе под углом 1–2 градуса, как рекомендует, вернее, разрешает троечникам, наше РЛЭ.

Выровнял — и с обливающимся кровью сердцем, видя, что ось

полосы подходит слева спереди и уходит вправо назад, и что уже ничего не сделаешь, а если добирать еще чуть, то сядешь уже за осью, ближе к левой обочине, а центр тяжести машины уходит, уходит за обочину по вектору скорости, и надо досаживать силой, пока не подошел к самой левой обочине, зацепиться за бетон, благо, сухой! — видя все это, я все же выждал секундочку, подхватил мягко у самой земли, зацепился где-то на четверти ширины полосы, развернул рулем нос, опустил ногу и тут же стал выводить параллельно оси.

Посадка получилась мягкая… но какой дурак рекомендует так садиться? А если бы боковой ветерок, а если бы коэффициент меньше 0,5, да видимость похуже, — неизвестно, чем бы все это кончилось. Я так садиться не умею, не приучен.

Выяснилось, что Рулькову показалось, что я сильно убираю режим. У него богатый опыт грубых посадок (чаще — с проверяемыми); он сам-то страхуется по-стариковски: газ убирает практически на метре, а не на 5 метрах, как положено. А тут я раз убрал, да еще, потом еще раз (машина-то с ограничениями, боюсь превысить скорость), — вот он и сказал: хватит, мол, убирать газ. А я понял, что это он о крене.

Нет, и еще раз нет: никаких подходов под углом. Ты пилот — умей вывести машину на ось хоть перед торцом, хоть на высоте метр, — но креном в полградуса убери снос. А одноразовый доворот с выходом на ось под углом разрушает всю посадку. Лучше уйти на второй круг.

В Ростове тоже был заход с прямой и сплошной встречный ветер — струя с 10000 до 6000. Поэтому я решил начать снижаться попозже. Рульков стал спорить, а потом решил мне показать. Стал сам снижаться, с уговором, что отдаст мне управление на 4500.

Не можешь — не берись. Я же рассчитываю на себя, я тренирован на снижение по пределам. Да и тут у меня был запас 10 км — на проверяющего. Но тот, как назло, сначала не спешил, несмотря на то, что я вроде как про себя, но громко, вел расчет вертикальной. Съел он мой запас, но еще можно было поправить. Я стал ворчать: «снижаться надо». Он ползет. Пересек 4500, не отдает штурвал, лезет ниже. Выпустил бы хоть интерцепторы — так нет: на 3000 гасит скорость с 575 до 500 в горизонтальном полете без интерцепторов. Еще минута…

Короче, на 2100 стало ясно, что мы опаздываем на 5–7 км. Пошла спешка; когда вышли на связь с кругом, установили давление аэродрома (как на грех, 764 мм, и высота еще выросла на 50 метров), включили командные стрелки, — стало видно, что глиссада уже далеко внизу.

Вот тут Кузьма Григорьевич и отдал мне управление. То ли решил угнать меня для науки на второй круг, то ли проверить, справлюсь ли, то ли просто шмыгнул в кусты.

Пришлось приложить все умение, реакцию и изворотливость. Мгновенно ощетинил машину — всем, чем можно, ухудшил аэродинамическое качество: шасси, закрылки 28, закрылки 45… Посыпались вниз быстрее. Еле успели с ограниченной механизацией: она же требует более долгого гашения скорости, а значит, выпускать ее приходится позже.

На 600 м догнали глиссаду, стабилизировали режим, вертикальную и включили автоматический заход, как и предполагалось заранее.

Система уводила вправо, я отключил САУ на ВПР, находясь в створе правой обочины. Ну, уж тут-то я сумел показать, как выходят на ось. Сел хорошо.

На разборе Рульков стал меня пороть. Сам же так вот снижался, сам размазал заход, сам подсунул мне подлянку, — и я же еще и виноват. Я промолчал: мы на этот случай ученые. Ты начальник, я дурак. А он еще долго разглагольствовал о том, что вот он бы вообще за 210 начал снижение, не спеша… зачем это надо… рисковать… спешка… запас…

Не можешь — не берись. Не тянешь — уйди. Или уж не мешай. Я борюсь за экономию, как требует время: это наша интенсификация, это наши тощие резервы. Ведь летели против струи — а сэкономили полторы тонны.

Назад он летел сам, я сзади наблюдал. Заход в Челябинске с обратным курсом, ветер не очень сильный, путевая 950. С 11100 снижаться можно за 140 км. Это 10 минут; чтобы на траверз занять 1000 м, надо снижаться по 16 м/сек. Сначала по 17; с 9500 до 9000 — по 10; потом с интерцепторами, но применять их только при необходимости, из расчета: за 100 км — 9000 м, за 80 — 7000, за 50 — 4000; короче, в цифрах — «то на то», но километров должно оставаться на 10 больше. Тогда за 40 будет 3000, здесь погасим скорость, при этом потеряем запас 10 км и дальше снижаться будем «то на то»: за 20 — 2000, за 10 — 1000, это уже траверз; к 3-му развороту 600, к 4-му 400, шасси, закрылки 28, режим 82, 4-й разворот на скорости 300. Всё.

Они начали снижение за 165, а к 30 км у них было 3000; дальше — все шло, как и по моему расчету, и все унюхали. По-моему, там Валера считал и подсказывал. Где они сумели потерять 25 км, я не заметил, но уж я бы не растерял. А это же — минута сорок полета, с расходом, на три тонны в час большим, чем на малом газе. Это 85 кг топлива. И еще минуту снижались с 800 м до 400 на режиме 65. Короче, полбочки керосина — десять

ведер — в трубу. Я зримо ощущаю эти ведра, мне их жалко.

Вылить бы этот керосин в бадью, поджечь и долго стоять, смотреть на огонь. Может, тогда как-то прочувствуется. А мы за тот месяц сэкономили семь тонн. Целый бензовоз спасли от бессмысленного сожжения.

Можно оправдать все, в том числе, и топливо, выброшенное в трубу. Но как больно было бы видеть это тому, кто это топливо выгнал из нефти, кто эту нефть вез, кто ее качал, кто бурил, кто этот бур делал, — видеть, как сталинский сокол весь этот труд выкинул в трубу. Хотя, чуть пошевелись, — и спас бы труд людской.

А сколько же у нас этого труда по всей стране пропивается, прожирается, просыпается, проё…ся. Когда же у людей заболит сердце за свой труд и за труд ближнего своего? Мы все связаны, и труд наш общий, — а не жалеем. Свой непосредственный труд — не жалко. Гони покойницкие тапочки миллионами пар — прямо на свалку, издавай нечитаемые книги миллионными тиражами — туда же, шей неносимые балахоны — на ветошь, учи детей — прямо в тюрьму, лечи людей — прямиком в могилу! До чего так можно дойти?

От Челябинска летел Валера, а я наблюдал за работой моего экипажа. И удивлялся: как все отлажено, вышколено, отполировано. Это же не за станком, не у печи, не на сцене, не на дороге, не в поле, не в кабинете. Здесь все меняется, все зыбко, неверно, подвижно… Качает, трясет, бросает, леденеет, шумит, дрожит, орет над ухом, давит перепонки, режет глаза. А люди работают — четко, слаженно, помогая друг другу, опираясь друг на друга, доверяя, ожидая понимания, касаясь плечом. Счет на секунды, команды с полуслова, оценка с полувзгляда, свое дело делай, друга контролируй, а он контролирует тебя, вовремя подскажет, а ты поправишь другого, и все это — одно наше дело, в котором не может быть ошибки. Экипаж работает. А клин сужается, сжимает и концентрирует дело: чаще и суше команды, мельче движения, громче голос, металл твердеет… Последний миг, последний дюйм, ожидание точки… Есть! И снова: четко, быстро, громко, шустро… медленнее, тише, спокойнее, плавнее, — и из точки разворачивается лента финиша.

Принято как-то говорить: жизнь на взлете, ослепительный взлет, взлет мысли… А мне больше по душе посадка. И в жизни-то нелегко: после ослепительного взлета — да вернуться на грешную землю, не опалив перьев; а у нас это — постоянно, и у нас это — искусство. Ведь можно взлететь, воспарить… и не вернуться. А нас с пассажирами ждут на земле.

13.03. Прошел съезд, вызвавший так много интереса, надежд и ожиданий. Надо полагать, дан импульс, и теперь следует ожидать всеобщего движения. С самой верхней трибуны во всеуслышание заявлено о том, о чем все шептались. Кажется, всему передовому — зеленый свет. Но…

На зеленый свет этот все же не все торопятся. В основном, импульс получили все те же штатные говорильщики. Витийствуют о вреде говорильни, но сами разглагольствуют много. А реальная жизнь течет себе медленным, вязким лавовым потоком, и не подступишься, с какой же стороны начать.

Такого человека, чтоб не слушал, не читал материалы съезда, наверное, нет, а если и есть, то это закоснелые в равнодушии единицы — против миллионов.

Да, все понятно, все правда, все так. Да, перелом. Да, нельзя жить по-старому. Ясно. Понятно. Согласны. Все согласны: надо что-то — да все! — менять в нашем Отечестве. Мы, советские люди, душой болеем за нашу Родину, за нечто общее, символическое, олицетворяющее…

Но того, что Родина — это мы, люди, что без нас Родина — просто кусок планеты, — вот этого мы никак не хотим понять.

Должен прийти дядя: Горбачев, Сталин, царь. Чтоб скомандовал. Чтоб пнул того, кто ниже, а дальше — эффект домино, цепная реакция. Но должен пнуть царь, авторитет.

А если пнет рядом стоящий товарищ, ткнет носом, выйдет из ряда, то это — человеку больше всех надо, и по инерции все воспротивятся. И впереди стоящие косточки домино — начальство — не пожалуют, что вылез вперед, что шевелишь, когда так удобно все устроено… в грязноватом халате, у печки, и дровишки вроде еще есть…

Ведь перелом предполагает действие вместо застойного уюта.

Вот мы все сидим и ждем команды сверху. Мы ее выполним со всем солдафонским рвением. А если еще и суть дела растолкуют — то и со всей сознательностью. Мы приучены исполнять. Мы — Аэрофлот, дисциплина, возведенная в абсолют.

Но что-то на нашем Олимпе не шевелятся. Да и как еще командовать, что еще зажать, какие гайки еще затянуть, — и так уже все затянуто-перетянуто. Иной методы у нас нет.

А партия рассчитывает на сознательность и инициативу народа. А большой аэрофлотский отряд партийцев зажат в тиски дисциплины, застоя и инерции, связан бюрократическими методами управления.

Позавчера был разбор эскадрильи. Присутствовали почти все. Были и Медведев, и секретарь партбюро отряда. На разборе всплыла мутная пена наших неувязок, несуразиц,

головотяпства, — целый букет. Каждый что-то предлагает, но… все это должно решаться наверху и спускаться сверху.

И командир летного отряда нам в ответ говорит: я понимаю, к кому же вам обращаться, как не ко мне… но я бессилен. Я сам только что с совещания на самом высоком уровне, где командиры отрядов высыпали руководству МГА и МАПа целый ворох этих же неувязок. И ни на одно предложение ответа нет, а только: рассмотрим, согласуем, доведем, когда надо будет. А на вопрос: как же все-таки летать? — общий смех.

Так что, ребята, все взвалено на командира корабля: случись что — сам выкручивайся. Победителя не судят, а побежденному вдуют по самую защелку.

Все зажались и молчат. Ну, чего добьешься своей инициативой? Ты начальник — я дурак. Все осталось по-прежнему… но к чему тогда был этот съезд?

Разбор заканчивался. И вот, в такой остановке, надо было еще организовать партсобрание по приему человека в партию. И еще мне предстояло провести в этот же день занятия в сети партийной учебы по изучению материалов съезда. И еще надо всем получить зарплату: человек с деньгами сидит среди нас и потихоньку выдает в перерывах деньги. И еще срочно приказано всем переписать варианты индивидуальных заданий по подготовке к полетам в предстоящий весенне-летний период.

Какая там общественная активность. Тут варианты пишут, тут за деньгами очередь (ну, этих рассадили по местам, по одному подкрадываются к кассиру, получают). А тут еще и принимают в партию человека: собрался вводиться командиром. Хором заорали: да знаем его, всё, кончай говорильню, мы — за! Тут же, мимоходом, поздравили, и он побежал за зарплатой — очередь подошла.

Кто получил деньги и переписал задание, рвутся домой и подходят ко мне с просьбой, чтобы не тянул говорильню, кончал скорее.

Секретарь парткома тут же сидит, наблюдает.

Ну что мне говорить, в такой вот обстановке, с такими настроениями людей, с такими порядками в Аэрофлоте? Медведев с секретарем ушли, аудитория явно не настроена слушать, я ору с трибуны. Пытался было подойти неформально, зацепил наши проблемы. Но все только скептически улыбались. Ну, рассказал им сказочку о сумском методе. Но с большим успехом я бы повествовал о нем папуасам с островов Фиджи.

Тут взвился Д., личность всем известная. Опытнейший пилот, орденоносец, энергичный, неравнодушный, с холерическим темпераментом, умеющий и очень любящий сказать, сующий

всюду свой нос, вечно ищущий приключений и находящий в них приложение своей энергии. Вечный борец, причем, борец-одиночка. Фигурально выражаясь — физкультурник, накачивающий мышцы для себя, в вечной борьбе с пружинами и противовесами тренажера. Он борется с бардаком в аэрофлоте неистово и безрезультатно, видя противника вблизи, но совершенно не замечая общих условий. Идеалист, пытающийся увлечь всех порывом, борением и битьем головой о стену. Десятки, сотни его рапортов не изменили ни на йоту ничего. Писал в газеты, добивался приема у высоких лиц, доказывал, убеждал; ему вежливо, с трудом сдерживая начальственный позыв дать борцу хорошего пинка под зад, обещали разобраться в деле, другой раз не стоящем выеденного яйца…

Но совесть его чиста. Он — действует, а мы все занимаем позицию сторонних наблюдателей надоевшего аттракциона. Его кредо: если все мы будем строго исполнять… требовать…

Если бы мы все были, как Д., многое бы могло измениться. Особенно, если бы такие люди могли как-то сохраниться в министерстве. Но там-то уж подобным борцам дают пинка без раздумий.

Однако битье головой и отсутствие конечного результата выработали в нем и язвительный скептицизм в отношении наших потенциальных болотных возможностей; очень поднаторел он и в демагогии.

И он взвился и тут же меня срезал. Спросил: сколько лично я написал рапортов? Ни одного? То-то же! Все это — одна говорильня! А вот если бы все мы, да завалили рапортами… и пошло-поехало.

Я обозлился. Аудиторию у нас не соберешь, кроме как в день разбора, и это предопределяет неуспех партучебы. И вообще ее неуспех предопределен был еще до рождения. С настроением, как бы скорей смыться, народ не расшевелить. И я бросил упрек всем, что такие вот мы коммунисты, что не можем собраться как организация, обсудить и принять коллективное решение, и добиваться как организация, а не как Д.-одиночка, хотя он-то уж самый что ни на есть убежденный большевик.

В конце концов, бастовать, так бастовать, — но организованно и имея реальную, исполнимую цель. Тогда это будет борьба, а не говорильня.

Кто в министерстве видел рапорты Д.? Что изменилось? Так вот, если мы хотим, чтобы что-то изменилось, надо начинать с партсобрания. И хорошо его подготовить, и всем, каждому, подготовиться. А потом будоражить парторганизацию отряда. Рапорта же попадут на стол к тому же Медведеву, ну, может, в

управление, — и под сукно.

И закончил занятия.

Вчера слетали в Норильск. Машина снова с ограничениями — моя крестница, 134-я. Но я как-то плюнул на все и слетал спокойно, и без особого чувства ответственности, как-то расслабленно. Летели визуально, по Енисею, кругом полно рек, озер; не дай бог что, есть где сесть на вынужденную хоть с закрытыми глазами. И на посадку заходил спокойно, изредка поглядывая на скорость; она сильно и не гуляла. Сел отлично.

Назад летел Леша Бабаев, он вернулся ко мне. Валера Кабанов уже сидит на левом кресле, отрезанный ломоть. А Леша давно не летал, месяца два; пришлось вмешаться по тангажу на взлете (после перерыва обычное дело — трудно соотнести с непривычки вес, температуру, тангаж и вертикальную), а особенно — на снижении и посадке.

Видимость давали полторы версты, сцепление 0,4, но я не взял управление. Хотя давать посадку второму пилоту запрещается при видимости менее 2000 и сцеплении хуже 0,5. Это они так в министерстве решили.

Но если не давать в сложных условиях — как научишь второго пилота? Да и Леша пролетал 25 лет, для него это тьфу, справится.

Диспетчер круга «помог» нам. Я, помня о комплексности захода, запросил боковое удаление, и он дал нам три километра, а по данным Жени было пять; мы чуть подождали и стали выполнять четвертый разворот. Видим, рано. Вышли на связь с посадкой: диспетчер посадки дал боковое два, радиальное десять. Прав оказался Женя, а не диспетчер круга. Пришлось срочно и энергично довернуть, одновременно довыпуская закрылки; короче, за 6,5 км мы вышли на курс-глиссаду.

С двух километров стала темным пятном просматриваться полоса; с километра стало видно, что автометла промела снег не по оси, а чуть левее, и Леша, молодец, сумел с высоты 30 метров чуть довернуть и над торцом выйти на ось; был риск, что правые колеса пройдут по снегу, но они шли как раз по кромке относительно сухого бетона. Выровнял он низковато, но машина замерла; я убрал чуть позже РУДы, и Леша притер ее как пушинку.

На последнем разборе Булах дал указание: занимать эшелон перехода не ближе, чем за 30 км до аэродрома, согласно руководящим документам. Это перерасход бочки горючего, а то и больше; ну, с проверяющим-то не сэкономишь, а сами мы — с усами.

Тем не менее, на Норильск вчера пережгли 200 кг. Спалили

мы их на полосе в Норильске: грели двигатели согласно последнему указанию ГУЭРАТ, где сказано, что греть положено при температуре -20; а было -36. Загрузки было много, лезли вверх по потолкам, но машина дубовая: при -70 за бортом угол атаки был 4,5, требовалось расхода 6 тонн в час, не менее.

А в общем, в норму уложились. Цена деления топливомера 1 тонна, мы пишем с точностью до 500 кг, и 200 кг — мелкие издержки, не учтешь.

На днях был я в райкоме на семинаре пропагандистов — первом после съезда. После хорошей лекции о перспективах развития района на пятилетку, прочитанной первым секретарем, на трибуну взгромоздился идеолог, начальник Дома политпросвещения, штатный говорильщик («рот вытер — рабочее место убрано»).

Час он бомбил нас однообразными, без выражения, круглыми словами, вылетавшими из его рта, как клубочки дыма из ровно тарахтящей трубы работяги-дизеля: пук-пук-пук-пук-пук…. Работяга — это точно: к середине речи (без бумажки!) у него на губах появилась аж пена, застывавшая в углах рта; нам в первых рядах было неприятно.

Та же говорильня о говорильне. О повороте к делу, об идеологической грамотности, о необходимости изучать, изучать, изучать историю партии, в частности, материалы 2-го, 6-го, 8-го, 10-го, 12-14-15-16 и 18-го съездов… Столько работы вам предстоит…

Народ загудел. Ну и изучай, трудяга, раз ты идеолог, но нам-то надо не в историю лезть, а народ настраивать на конкретные дела. Началась вроде как дискуссия, где идеолог ярко блеснул демагогическим мастерством: он ткнул нас носом в устав и другие документы и выкрутился.

Уходили мы, тысяча человек, и вслух плевались. Это если мы, пропагандисты, разочарованы, то как же воспримет это народ? Да народу сейчас просто опасно навязывать говорильню: он только душу распахнул… а уж захлопнет — тогда всё.

А он нам: 8 занятий по 2 часа, это только по политическому докладу… А у меня возможность — три занятия в месяц, по часу. Между раздачей зарплаты и разбором.

Нет, не согласен я. Любое занятие сейчас — делу во вред.

14.03. Резерв — лучшее время для писанины. Правда, у нас есть дело: индивидуальные задания к ВЛП, но это все успеем.

На разборе встал 2-й пилот Старостин и предложил: предполетную информацию по действиям экипажа в особых случаях на взлете проводить неформально. А то в некоторых

экипажах отделываются вызубренными общими фразами. Надо привязывать все к конкретным условиям.

Его поддержали. Действительно, иной раз, допустим, при пожаре, выгоднее заходить не стандартным разворотом, а по малой коробочке, особенно если ветер сильный. Некоторые ратуют за такой метод из опасения, что диспетчер не успеет переключить старт и систему на обратный курс, а заходить с обратным курсом без контроля, да в сложняке, да в экстремальной ситуации, — можно и не справиться.

Так ведь было с Ту-134 в Горьком: при заходе с горящим двигателем стандартным разворотом не учли высоту и ветер, проскочили; пришлось уходить на второй круг на одном двигателе и строить заход с курсом взлета, и хорошо, что потушили пожар.

Я в своем экипаже стараюсь привязать ситуацию к обстоятельствам. Оговариваю, куда отворачивать, учитывая препятствия, на какой скорости, с каким креном, какую высоту занимать; подчеркиваю, что делать это будет второй пилот, а я — контролировать действия бортинженера и общую ситуацию.

Но все это — самодеятельность. Надо сесть компетентным людям, взять схемы аэродромов, учесть препятствия, ветер (слабый, сильный, боковой), жару и холод, — и разработать краткие рекомендации: на какой минимальной высоте начинать отворот, в какую сторону, в какой конфигурации, какие параметры выдерживать (радиус, удаления, высоты), чтобы за минимальное время выполнить маневр захода.

Если у нас будут такие схемы, то во время предполетной подготовки командир и второй пилот не будут слоняться по штурманской, пока штурман считает бортжурнал, а разберут схему и выберут оптимальный вариант.

Это дело методического кабинета, которого у нас нет. Но этим делом можно и нужно заниматься на пресловутых занятиях к ВЛП.

И, во всяком случае, основные действия все мы должны знать четко, даже если меняются члены экипажа, то есть, должна быть разработана технология действий. К примеру: пилотирует только второй пилот, учитывая, что вертикальная скорость всегда маленькая, что самолет с каждой секундой уходит от спасительной полосы, что при слабом ветре отворот нужно производить обязательно подальше, за торцом полосы, а при сильном — сразу спаренный в район траверза БПРМ и на траверзе — опять спаренный, с одновременным выпуском шасси и снижением до 60 м на ближний привод. А командир контролирует действия бортинженера, и тут главное — не

торопиться. Штурман должен четко давать курсы, контролировать крены и радиусы, боковое удаление, помогать вписаться в створ, контролировать скорости, помнить о ветре… хватает дел.

Два слова об этом я сказал штурману эскадрильи, подбросил идею, пусть думает. Да и сам потихоньку займусь этим в рейсах. Практически на всех наших равнинных аэродромах эти действия одинаковы, но надо уточнить с препятствиями. И посчитать время с учетом ветра.

День прошел. Между разговорами успел я написать индивидуальное задание. Через час будем собираться домой.

Вспоминаю годы, проведенные в училище, и едва прорезается в памяти, как же начал впервые летать. Помню, готовился к этому серьезно, продумывал, представлял движения рычагами, а на самоподготовке дождавшись, когда ребята уйдут из класса, садился в кресло макета кабины, ставил ноги на педали, брал тяжелую, шероховатую ручку, клал левую руку на РУД и отрабатывал, как мне казалось, необходимую последовательность действий на фигурах пилотажа.

Не знаю, может, что-то это мне и дало, но столкнувшись в первых полетах с реальными движениями и порциями рулей, с их пропорциональностью и тяжестью, я поразился, что в жизни все по-иному. А ведь имел уже к тому времени какой-то опыт полетов на планере.

Но первых своих полетов я почти не запомнил. Самый первый: рокот, потом гул, почти визг мотора, толчки колес о кочки, ощущение того, как могучая сила буквально за шиворот тащит машину, подбрасывает, цепляет за землю, снова подбрасывает… какие-то команды в шлемофоне, потом один визг бешено вращающегося винта, и, наконец, дошла команда: «Исправляй крены!»

Заход на посадку, угловые знаки, едва различимые на выбитом-перевыбитом летном поле, посадочное «Т» с фигуркой финишера, набегание ставшей вдруг близкой земли, какой-то «метр, метр», чего-то «добирай, добирай» — и снова толчки, прыжки, нос вниз, палка крутится перед носом… Запах полыни и сгоревшего бензина, жара и потрескивание утихшего, остывающего двигателя… И снова в полет, и еще, и так — каждый день и через день, и желание, желание познать, постичь, научиться…

Потом как-то же научился, летал, по-мальчишечьи стараясь, наслаждаясь самим процессом обладания. Пассажиром летать не любил: тошнило, внимание сосредоточивалось внутри себя, взмокали ладони, становилось жарко… Правда, не блевал ни разу, стерпел; но и дальше в полетах — лишь бросишь дело,

подступает тошнота. И по сей день не могу летать пассажиром на Ан-2, да и на других самолетах не очень приятно. Только за штурвалом в небе я чувствую себя хорошо.

С Федей Мерзляковым первый год летал, так чуть только отвлекусь на оформление задания, начинает мутить; прошу штурвал. Загоню все триммеры в разные стороны и борюсь с органами управления, пока не пройдет слабость. Зато крутить штурвал мог часами без отдыха.

Да, космонавта бы из меня не получилось. Но зато я хорошо понимаю ощущения пассажиров…

И то хорошо: девятнадцатый год доходит, держусь в авиации, и не на худом счету, а даже, отбросив ложную скромность, достаточно умело работаю.

Музыкальность тоже, видимо, сыграла какую-то роль. Есть ведь много людей, умеющих играть на инструментах. Но их два типа. Один — колхозный тракторист, выучивший «Подгорну» и «Барыню» на гармошке и, корявыми пальцами, уверенно, раз и навсегда, надежно бацающий нехитрую мелодию. Его долго учили, добросовестно, и он вызубрил.

Второй тип — весь на нюансах, прислушивается, ищет пути слияния с инструментом, развивает слух и мышление, пытается что-то выразить, раскрывается.

Первый тип использует гармонь как средство. Второй — как часть себя. Он наслаждается процессом творчества.

Я сам научился играть на многих инструментах, только на кларнете научили в духовом оркестре, а то все — самоучка. Дилетант, конечно, но инструмент стараюсь чувствовать.

Так и самолет, и велосипед, и автомобиль, и пароход, — все надо чувствовать. Но самолет — моя профессия, уж где-где, а здесь я не дилетант. И почти уверен: тот тракторист и на тракторе «бацает», а уж если бог дал ему душу и слух, то и на гармони, и на тракторе он работает с душой и взаимопроникновением. И трактор, и гармонь обогащают, если есть душа; они важны и как самоцель, и как средство наслаждения, и как средство самоутверждения, и творчества, и роста над собой. Но главное — для людей!

От музыки и планеризма, кроме пользы, появился и недостаток: мелкие движения. На Ан-2 это сначала даже вроде как пригодилось: быстрая реакция на мелкие возмущения и отклонения. Хорошо, Ан-2 еще не так инертен. Но на солидной технике это пошло уже во вред.

Те, первые полеты были еще на нервах, как у начинающего велосипедиста, а на лайнерах волей-неволей пришлось загонять нервы внутрь, и я долго искоренял в себе стремление дергаться

на каждый крен. В основном, это удалось, но на посадке в сложных условиях, особенно на выравнивании, там, где клин сходится в точку, — мельчу штурвалом. Здесь реакция нужна мгновенная, особенно в болтанку, тем более, на самолете с опущенными вниз крыльями, — недолго ведь и зацепить бетон. Некоторые и цепляли. Но зато посадок с креном, на одну ногу, у меня практически нет.

Достигается это большим и занудным трудом и борьбой, самоанализом, ночными раздумьями, отвлечением части внимания на постоянную борьбу с пороком на самых ответственных этапах полета.

Есть люди, которые на это все плюют и летают на уровне, на котором остановилась их работа над собой. Так я, допустим, остановился в игре на фортепиано: могу аккомпанировать любую песню на слух, лишь бы раз услышал, — пусть просто аккордами — этого достаточно в компании; и хватит. В сорок лет поздновато тратить время на дальнейшее освоение сложного инструмента, требующего и в молодом возрасте усиленных занятий, часами. А есть же еще аккордеон, баян, гитара…

Но то — баловство, отдушина, а это — профессия. Тут мое самолюбие не позволяет останавливаться.

Но так же не бывает, чтобы из полета в полет все росла и росла требовательность к себе (а паче — к другим). Как, допустим, при пересечении трасс: надо скомандовать экипажу усилить осмотрительность; при следующем — еще усилить, а пересечений десятки. И что — до бесконечности усиливать? Так, другой раз, и расслабишься в полете, в меру, конечно, чтобы не сказалось на уровне безопасности. Пилотируешь на старом багаже, на подкорке, на рефлексах. Вот тогда видно результаты: что вдолбил, то и выявляется. И душа заодно отходит. А в следующем полете — извините, опять муштра, отработка нюансов и борьба с кривой ли, косой ли, горбатой, — и черт их знает какой еще машиной.

И шутки ради, после очередного пересечения трасс я громко командую экипажу: «Ослабить осмотрительность!» До прежнего уровня, естественно.

Педантизм хоть внешне и противен, но он гораздо лучше нашей расейской расхлябанности. А мне еще и везло на учителей-педантов. Правда, в свете последних моих подвигов… мало они меня пороли.

Кстати, в отряде об алмаатинском моем случае сложилось мнение простое: на рулении болтали о постороннем, о бабах там, прозевали препятствие, прозевали команду. И мои жалкие, эфемерные, трепетно-нервные аргументы отнюдь не перевесят

свинцовой гири солдафонски-прямого (как у всех в жизни: кто ж без греха?) общественного мнения.

Так же и по Сочи. Но там я уже и не оправдывался, а просто и по-солдафонски объяснил, чтобы без кривотолков: да, плюхнул ногу, сорвал пневматики. И мнение тут простое: это тебе не с трибуны выступать; припекло чуть — а кишка-то тонка оказалась. Ну да с кем не бывает.

И это надо переморгать, потому что среди нас и нет святых, со всеми хоть что-нибудь, а случалось, и все через позор прошли, и летают себе.

Только ох как нелегко это: переморгать.

18.03. Удивительное безделье. Я им упиваюсь, напитываюсь. Безделье и бездумье, масса свободного времени, дышится спокойно. Это почти тот же отпуск, но, между делом, вернее, между отдыхом, дают чуть подлетнуть, и финансовая сторона не страдает. Обстановка в семье доброжелательная, уют и покой, желание приласкать всех и подурачиться. Вот так бы и всегда.

Но есть и боязнь: а не сачок ли я обыкновенный, не пропитываюсь ли ленью?

Конечно, деятельным меня отнюдь не назовешь. А сейчас — особенно: иду ли в гараж — сижу там бездумно, переставляя с места на место предметы; дома ли — лежу, читаю что попало; на даче — тоже сижу у камина, а если что и делаю — так монотонную, бездумную работу, вроде прекладывания досок или отбрасывания снега с дорожек.

Ощущение человека, выздоравливающего после долгой болезни. Что за усталость такая? Хочется только отдыхать. А ведь от этого сидения я жирею. Конечно, стараюсь хоть через день, но проходить свои 5–6 км, хоть немного двигаться. Жду наступления тепла, чтобы ездить на дачу работать.

В горле комок давит нерегулярно. Но эта нерегулярность дает повод считать, что это просто невроз, что и немудрено. Как намечалось, нервная система близка к срыву.

Это состояние было у меня два года назад, и его заметила и дала прогноз на будущее наша преподаватель психологии на инструкторских курсах.

Психология, в том популярном виде, в каком ее там нам преподносили, мне понравилась. Попутно над нами как всегда проводилась научно-исследовательская работа, всяческие тестирования… и вот тут-то выяснилось интересное.

Во-первых, для меня эти тесты не новость: двадцать лет назад, когда авиационная психология пускала у нас лишь робкие ростки, я, будучи курсантом-третьекурсником, участвовал в

подобных экспериментах. Определялись летные способности, предрасположенность к работе пилотом, и я был очень заинтересован в результатах опытов.

Результаты тех давних тестов были и закономерны, и ошеломляющи: я занял одно из первых мест в училище по всем параметрам. Закономерность просматривалась в том, что по уровню интеллектуального развития я опережал большинство сверстников, что определенно отражалось на Доске почета: без труда, играючи, я был абсолютным, круглым отличником. А оказаться в первых рядах и по психофизилогическим показателям — не ожидал. Но оказалось, что множество показателей профессиональных особенностей организма у меня на самом высоком уровне, получалось, что я рожден летать!

Я это трезво оценивал и понимал, что моя задача теперь — набить руку и набраться опыта полетов. Но чего я очень боялся в себе — это того, что мне не хватает элементарной смелости, активности, уверенности в принятии решения, а этот недостаток, при всех плюсах, мог свести на нет все мои способности. Нужен был летный опыт, привычка, практика.

И вот, двадцать лет спустя, набив руку и набравшись опыта, попал я в аналогичную ситуацию. Только теперь тестирование велось в узко-профессиональном, инструкторском направлении (в том, что мы хорошие специалисты, сомнений не было); особенностью его являлась общая характеристика каждого из нас как личности, что важно для понимания способности к инструкторской работе.

С энтузиазмом я взялся заполнять клеточки таблиц, отвечать на сотни вопросов, подобранных с иезуитской хитростью. Как обычно, опередил всю группу на полчаса.

Разбор был на другой день. Преподаватель брала наши расшифрованные анкеты и давала каждому краткую характеристику, выделяя акценты и делая прогнозы на будущее. Всем было интересно, шум и гам, дело затянулось, и звонок на перерыв застал нас врасплох.

Меня она охарактеризовала так: натура ближе к артистической, способности играть, петь, рисовать, писать, творить.

Я поразился. Как это можно определить из цифр, крестиков и ноликов? Но ведь верно!

В перерыве она подошла ко мне и, отозвав в сторону, прямо спросила: «Что с вами происходит? Вы на грани срыва».

У меня тогда вообще глаз выпал.

Короче, мы нашли возможность серьезно поговорить. В то время у меня над душой висело состояние серьезного

дискомфорта, связанное с ростом собственного достоинства и значимости моего «я» с одной стороны, и осознанием тупика и нерешенности нравственных вопросов в общественной жизни, которой я интересовался слишком глубоко. Были и другие внутренние проблемы.

Спасибо, я смог откровенно выговориться. Это стравило внутренне давление. Кроме того, занялся писаниной, это помогает снимать возникающие временами внутренние напряжения. Я здесь выговариваюсь сам перед собой, что для людей интровертного склада очень важно.

И все же летом того года я загремел с кардиограммой в стационар («на чердак», как у нас говорят). И волнения того года сказались впервые комом в горле. Но тогда вроде прошло.

Нервы проявляются потом. Инфаркт люди зарабатывают обычно за полгода раньше. Случай с АНО в Алма-Ате выдохнулся осенью: комок опять возник, а через месяц-другой во время разговора с Раисой молнией мелькнула мысль: «А если опухоль?» И тогда-то я свалился у нее в обморок, на рентгене пищевода и желудка. Правда, рентгенография показала, что эти органы у меня — как у страуса, просто беру много в голову. Да еще если учесть тревоги, нагрузки и треволнения последнего года, включая и уход в отпуск.

Помогает движение: после часа ходьбы или, там, тупого перекладывания досок, все исчезает. После недели безделья и бездумья — синдром этот и вовсе пропадает. Так что надо двигаться, ничего не брать в голову, а главное, беречь нервы, беречь насколько это возможно на моей работе.

По аэропорту намечаются сдвиги. Отремонтировали профилакторий, выморозили насекомых, дали тепло. Сделали столовую для летного состава, правда, платную, но все же это не наша рабочая рыгаловка: нет очереди, уют, кормят хорошо.

Общественный туалет начали ремонтировать: облупили штукатурку, заменили радиаторы. Но… нет там ответственного человека, а надо.

Пока же Медведев нам так сказал: аэропорт держится на волоске, текучесть кадров сумасшедшая, каждый едва исполняет положенное, требовать большего нельзя, потому что плюнут и уйдут.

19.03. Сидим на Норильск, ждем летной погоды. Согласно синоптической карте вчера все выглядело красиво: на Таймыр с запада выходил антициклон, температуры ожидались за -30, значит, погода должна была бы звенеть. И я почему-то не додумался предварительно позвонить на метео и уточнить

погоду. А был бы немало удивлен, узнав, что там метет со вчерашнего утра, видимость от 100 до 500 метров.

Норильская погода — дело темное. При ясном небе и морозе -37 видимость сто метров — из-за ветра до 14 м/сек. Прибор видимости там низко расположен, что ли, или как раз на пупке завихрения сильнее, но факт: при прекрасной видимости прибор дает почти полный мрак.

На Ил-14, бывало, садишься не на полосу, а между туманными пятнами огней, скрытых под метровым — не выше — слоем густого поземка. Дают видимость 500 м. Да — на высоте метр она будет 500. А пилот-то сидит повыше. Ну да демагогию тут можно развести до бесконечности: мол, с земли хоть и видно, а с высоты начала выравнивания — нет; и что наклонная видимость хуже горизонтальной; и вообще, зачем рисковать… Но факт, что при вполне приемлемых условиях самолеты сидят.

Была бы экстремальная ситуация, допустим, аварийно-спасательные работы, — разрешили бы, рискнули бы и летали бы спокойно, потому что, в конце концов, на нашем лайнере не столь важно определить метр до бетона визуально, сколько — учитывать темп уменьшения последних метров по радиовысотомеру.

Полосу сверху, в общем-то, видно, заход вполне можно строить даже визуально, да только боязно начальству взять на себя ответственность. А надо бы тренировать экипажи на такой случай.

Да, на мой взгляд, взгляд пилота, летающего сюда всю жизнь, специальная тренировка по полетам в таких условиях была бы гораздо важнее бюрократически обоснованной, но пока бесперспективной (тем более, для Норильска), многотрудной и по существу формальной тренировки по 2-й категории.

Реальный конечный результат в Норильске просматривается и сейчас: летать в принципе можно; была бы война — летали бы как миленькие… но люди сидят, потому что прибор, разработанный где-то в Москве и в Москве же апробированный, утвержденный в кабинетах по бумажным отчетам, — в реальном Норильске непригоден и даже вреден, и это знает весь летающий аэрофлот.

И действительно: ветер в Норильске дует по полосе, до 14 м/сек, видимость 500 метров. Я в таких условиях там садился на Ил-14, считай, с закрытыми глазами.

Дело было так. Надо было мне провериться на понижение минимума. Я поймал в Дудинке инспектора управления, ожидавшего нашего возвращения почтовым из Норильска, чтобы улететь домой. Уговорил его слетать в Норильск, меня

проверить, — тогда выполним рейс и он скорее улетит.

Так чтобы его совесть была чиста, а мне действительно труднее было бы заходить на видимую, как и всё вокруг, полосу, инспектор закрыл меня шторкой, хотя в условиях реального минимума это и запрещается, — да какой, к черту, минимум, когда миллион на миллион, не видно только бетона.

Да — после простейшей, безболезненной посадки, прямо на этот живой поземок, что-то там, на полосе, мело, но отнюдь не мешало мне видеть ее от ВПР до самого конца выравнивания. А вот прибор — не видел.

И получил я минимум: 40/500.

И неужели же я не справлюсь на Ту-154, где при вертикальной 3,5 поставь на пяти метрах малый газ, закрой глаза, и сядешь отлично. Но… разрешите!

Ага, щас. Как же только нас опекают там, где мы и сами уж, пардон, как-нибудь штаны снимем, когда припечет.

Я понимаю: в Москве, конечно же, нужна 2-я категория. Там бывает иногда погодка 30/400. А в Норильске видимость хуже минимума стоит чуть не полгода, — но хуже какого минимума-то? 100/1200. Это для военных — да; это для большинства из них, и правда, 100/1200 — минимум.

Вот мы сидим и ждем улучшения до 1200, только с таким прибором нам не дождаться, разве что ветер утихнет.

Вот где нужна система 2-й, а то и 3-й категории, и реальная тренировка пилотов, и совершенные приборы, и другая методика определения видимости, и другая, реальная ответственность.

20.03. К вечеру в Норильске начало улучшаться, и мы садились там в сумерках при видимости 4500. Ветер немного утих. Я спросил у девушек-синоптиков, как они определяют видимость, когда у них началось это ухудшение, и действительно ли было 100 метров.

Оказывается, видимость у них определяет наблюдатель визуально, а по прибору было бы еще хуже. Мело со вчерашнего утра: небо видно, а внизу — белая снежная мгла. Не низовая метель, а именно мгла. Я немного знаком с этим явлением, особенно когда летал на Диксоне и Северной земле; был случай и на Земле Франца-Иосифа. С белой мглой тягаться трудно.

Так что я был не совсем прав, когда ворчал вчера. Однако выводы мои относительно методики определения видимости подтвердит любой пилот и синоптик; да и то: никто же конкретно вчера не видел, как эта мгла выглядит с воздуха, до какой высоты она поднимается, видно ли через нее издалека полосу. На земле-то да: здесь в белой мгле теряются предметы на удалении

десятков метров, нет тени, кажется, что висишь в мареве, боишься поставить ногу на снег, которого не видно.

Короче, нужны исследования, проблема остается.

В Красноярске все время шел снег, проходил холодный фронт, на полосе была слякоть, и мы внутренне готовились, что к нашему возвращению полоса обледенеет.

Так оно и случилось. Погода была на пределе: то метель 800, то ветер боковой больше нормы. К моменту входа в зону Красноярска ухудшилось сцепление до 0,32, ветер теперь превышал жалкую для этого коэффициента норму, и мы, не снижаясь, но сделав на всякий случай запрос у старта о последней погоде и получив неудовлетворительный ответ, ушли в Абакан.

На снижении, как всегда по закону подлости, путался под ногами Ил-62; нам сообщили о нем слишком поздно, и мы уже не успевали вовремя отстать. Выскочив под нижний край довольно высокой облачности, увидели маячок у себя под носом, тысячи на две ниже. Короткие дебаты насчет отвернуть, отстать, сделать змейку, вираж, пресек диспетчер, заставив нас выполнить коробочку. Вся экономия полетела к черту, и теперь придется наверстывать на других рейсах.

Мы были первые ласточки из закрывшегося Красноярска, но в новой гостинице уже не было мест, как везде и всегда. Нас удивило, что нам предложили поселиться за плату, чего нигде нет: везде как-то устраивают экипаж. После энергичных переговоров удалось решить вопрос бесплатно, с условием, что предприятия между собой рассчитаются. Так оно всегда везде и делается, но для солнечной Хакасии, видать, в новинку.

Рейс из Норильска у нас голодный, в вокзале Абакана все закрыто, ночь; пришлось ложиться натощак. И вот сейчас утро, в Красноярске 0,32 и ветер почти по полосе, боковая составляющая всего на полметра больше нормы; думаю, скоро поднимут. Теперь там лед, ничем не очистить, это до солнечного дня, но надеюсь на уменьшение ветра.

Летали мы с Рульковым, слетал я хорошо, все удалось, посадки точно на знаки, правда, условия были идеальные.

Меня здесь поселили в отдельный одноместный номер, из расчета, что всю ночь будут дергать к телефону; Рульков лег с экипажем. Но спал я вполне спокойно: Красноярск закрылся надежно. Зато сейчас имею возможность писать за приличным столом, никто не мешает.

Но мысли в голову не лезут. Жрать хочется.

Не выдержал, пошел в АДП сам. Там встретил Володю Щербицкого, который сел сюда из Москвы, протолкался

несколько часов на ногах, дождался улучшения погоды и просился вылететь первым, потому что у него кончалось стартовое время. Да и машина у него была готова, и экипаж, а мой еще спал. Я сразу позвонил в гостиницу по телефону, чтобы поднимали ребят, а выйдя на улицу, тут же их и встретил: тоже нечистая сила подняла, а вернее, голод.

Дальше все делалось оперативно, и едва мы подписали задание, как уже взлетел Щербицкий, нам посадили пассажиров, а в АДП толкался командир Ил-62, проспавший свою очередь.

Перелет прошел без замечаний, а на разборе Рульков меня похвалил за отличную технику пилотирования и мягкие посадки.

В Норильске, читая в «Правде» статью о рабочем, который «хозяин производства», я задал Рулькову вопрос: вот вы, Заслуженный пилот, — чувствуете ли вы себя хозяином производства? Он только рассмеялся в ответ.

И верно: уж кто-кто, а пилот, вроде бы главная фигура в авиации, отнюдь в ней не хозяин. Хозяин сидит в конторе, а мы — пешки, ездовые псы. И уж как это так получилось, что мы и сами смирились с такой ролью… не знаю. Но Чкалов, наверно, в гробу бы перевернулся, узнав, во что ставят сейчас летчика. Ни во что.

Какие мы рабочие. Так, рабочая аристократия, разобщенные рвачи и демагоги. Баре. И отношение к нам как к барам: зарабатывают много, все им подай, через губу не плюнут, аристократы неба… так дай-ка я тебя лягну в меру возможности. И лягают. А мы терпим, ворчим и ждем пенсию. Но не ждем перемен: старая обувь хоть и потрескалась, а ногу не жмет. А новая — какая еще будет.

Половина специалистов у нас на земле — списанные летчики. Пенсия 120, ищут работу, чтобы не выше 180, в сумме 300: потолок. И хоть тресни, не переработают. Ни ПДСП, ни центровка, ни другие службы. Зачем? Ходи только вовремя на смену, что-то там делай, и железно — 280 чистыми в кармане. Переработаешь — срежут пенсию, подоходный налог возрастет; только потеряешь.

Вот — тормоз. Потолок этот везде явно вредит, но никто не берется его убрать, уравниловка. Хотя… заговорили об этом с высоких трибун. У нас миллионы пенсионеров коптят небо, а могут еще вкалывать, зарабатывать, себе на карман, государству на пользу. Но — потолок! А весь народ, абсолютно весь, за то, чтобы, если можно, зарабатывать хоть тысячу, хоть две. Это же не красть. Это же не создавать видимость бурной деятельности. Это же подключаются миллионы еще работоспособных людей, на всю возможную мощность, а не на жалкие 180 рублей. А мы говорим о нехватке рабочей силы и хвалимся этим как социальным

завоеванием… перед японскими роботами пятого поколения. А роботы себе работают и производят.

И пилот иной, здоровый мужик, сидит иной раз практически без налета, ну, 15 часов в месяц, и рассуждает: ну где еще я найду такую работу, чтобы и ничего не делать, и триста рублей в кармане. А на пенсии за эти триста надо каждый день, а то и в ночь, на работу ходить.

Вот именно: ходить.

А была бы на пенсии возможность зарабатывать больше потолка, он бы не коптил небо у нас, не высиживал бы, не дожидался лучшей доли, а бросил бы эту полетань, ушел на пенсию и вкалывал бы, и зарабатывал. И нам, летчикам, было бы не так тесно, летали бы не по 15 часов, а по 70. Все бы работали на всю мощность.

23.03. На Благовещенск надо вставать в 4 утра. Я проснулся в 3.45: какой уж тут дальше сон. Вышел в 4.05 из расчета час ходьбы пешком, 6 км. Автобусы в аэропорт идут в 4.50 и 5.10; если опоздаю на первый, возьмет второй; ну, сегодня я рассчитывал явно на второй.

С полдороги что-то устал: сказался предыдущий Норильск, да и спал-то всего чуть больше 3-х часов. Таксисты не берут на дороге нашего брата, недолюбливают нас, как и мы их, впрочем. Подвез к автобусу частник, за рубль. Успел на 4.50.

Полет прошел нормально. Туда летел я, на снижении мешали облака и встречный борт, поэтому расчет без газа не получился, но почти полторы тонны сэкономили.

Обратно летел Леша, дома на снижении постарался грамотно распорядиться запасом высоты и скорости: видя, что высота маловата, гасил скорость на рубеже 3000 без интерцепторов; Женя выводил к третьему по своим средствам, я следил за расходом высоты и скоростями. В результате почти все получилось, но все же Леше пришлось чуть добавить режим, буквально на полминуты, а Женя подвел к третьему на чуть большем расстоянии; но в четвертый вписались хорошо.

Была болтанка, Леша гонялся за глиссадой, я следил за его расчетом режима двигателей, Женя читал скорость и высоту, Валера четко ставил газы. Все спокойно работали.

Леша поймал ось, но вышел на торец чуть высоковато; я терпеливо ждал, и он выровнял вовремя и очень низко, а вот о газах забыл; касание совпало с уборкой на малый газ, и самолет чуть отошел на стойках. Но так как все это было очень мягко, неслышно, то показалось, что мы воспарили. Мгновение, другое… стойки снова стали чуть слышно реагировать на вибрацию колес:

значит, не отделялись.

Конечно, при боковом ветерке надо выравнивать пониже, но это был предел, миллиметровщина. Если бы Леша еще чуть добрал штурвал, а я не убрал газ, то был бы козел. Но он не добрал. И получилось искусство: отличная посадка, которой никто не почувствовал. Сэкономили две семьсот топлива за счет умелого использования струи.

Сегодня летим в Алма-Ату. Вчера в полете меня сморил сон, и я провалился минут на десять; тут принесли обед, так ребята меня буквально трясли за плечо. Это ни к чему, и я вечером лег пораньше, так, что выспался и проснулся утром сам, свеженький.

24.03. Алма-Ата оставила чувство неудовлетворенности. Летели без ленты-карты, а я уже привык ориентироваться по ней: где летим, где пересечение трасс, выходы из зоны и т. п. Баловство, конечно, но без нее надо все время поглядывать в окошки НВУ, спрашивать у штурмана, когда выход и пр., да и боковое уклонение на планшете выглядит нагляднее, чем цифра в подслеповатом окошке. Короче, командир должен дублировать штурмана. Или вообще не вмешиваться, пусть сам летит.

Я поглядывал изредка, трасса знакома, но и газетку почитывал. Женя работал.

Полет был спокоен, но в зоне Алма-Аты, возле Уш-Тобе, диспетчер вдруг сказал, что мы идем правее 25, взять поправку. Азимут отличался от контрольного на 6 градусов, но радиокомпас показывал почти точно на Уш-Тобе, и по расчету через 10 км должно было быть это Уш-Тобе; Женя чуть и подвернул на стрелку, чтоб точнее. В уклонение 25 км не верилось, скорее всего, врал азимут РСБН. Сейчас стрелка АРК провернется на 180, и станет все ясно…

Но что-то меня толкнуло изнутри, и я сказал Жене на всякий случай проверить, прослушиваются ли позывные Уш-Тобе. Сигналы не прослушивались. По расчету должен был быть пролет, но стрелка устойчиво показывала вперед.

Взяли поправку не влево, а вправо, по азимуту. Диспетчер-то, как оказалось, сам ошибся в стороне уклонения, чем и нас ввел в заблуждение. А самолет-то летит, каждая минута — 15 км. Но, главное, он хоть подсказал вовремя.

Женя полез в регламент и нашел: оказывается, частоту привода Уш-Тобе сменили, а в информации нигде это не прошло. Настроил новую частоту — стрелка тут же прыгнула вправо под 100 градусов: прошли Уш-Тобе.

Значит, азимут показывал правильно, а мы доверились старому верному АРК, который нас так подвел. Но… частоту надо

правильно устанавливать.

Вышли на линию, но было неприятно, что все не так. И даже заход с прямой на малом газе, что в зоне Алма-Аты никогда не получается (рано снижают), и великолепнейшая посадка не смогли смягчить чувства вины.

Дежурный штурман сказал, что частоту сменили недавно: мощная китайская радиостанция забивала дохлый приводок Уш-Тобе, вот почему стрелочка АРК показывала в Китай, а телеграфных сигналов не было слышно.

— Так хоть предупреждайте ж экипажи, — возмутился я.

Штурман только руками развел.

Вот из-за такого совпадения частот уклонился в Турции Боря Б. Привод поворотного пункта забивался более мощным приводом американской военной базы, причем, стоявшим по тому же курсу, а поворот трассы там аж на 110 градусов. Надо унюхивать ЛУР — линейное уклонение разворота, и начинать разворот задолго до того, как стрелка даст отсечку пролета.

Подошло расчетное ввода в разворот — а стрелка и не дрогнет (обычно она перед пролетом начинает суетливо рыскать туда-сюда, как бы не зная, в какую сторону поворачиваться на 180). Не разворачивается стрелка назад, нет пролета, и все. Естественно, она так и показывает — на американскую базу далеко впереди. Пока думали, ждали, вот-вот пролет, может, ошибка в расчетах, может, ветерок встречный, — просвистели полста верст.

Потом уже вмешался диспетчер, с любопытством наблюдавший, как будет выкручиваться экипаж. Пока развернулись на новый участок трассы, уклонились на 130 км. На выходе из зоны спросили, нет ли претензий. «Все о'кэй… ха-ха-ха». Ну и слава богу, полетели дальше.

А дома задергались. А вдруг прикатит телега — тогда выпорют и за нарушение, и за неискреннее поведение, за попытку скрыть. Ну и решили: на четыре кости — и все выложить, как было. Пали, выложили. Наши шакалы набросились: вдули по самую защелку, всех выгнали из международного отряда, понизили в классе; Борю кинули в вечные вторые с переводом во Внуково.

А телеги так и не было. Вот и признавайся честно, искренне. Нашли дурака. Нет уж, если есть шанс, что все пройдет тихо, нечего самому голову в петлю совать. Никому от этой честности у нас не будет пользы, а петля может и затянуться.

Ведь мы когда с Эдиком Ш. блудили под Мирным и уклонились на 190 км из-за отказа курсовой системы, все обошлось, спасибо диспетчеру. И прилетели куда надо, и в срок.

А так бы…

Но вывод один: самолетовождение должно быть комплексным и упреждающим. Лучше перебдеть, чем потом выкручиваться. Это древняя истина, а поплатилось за нее много народу.

Назад тоже: считали-считали время запуска, чтобы вырулить по 1-й РД и взлететь строго по расписанию, с курсом 52, от начала, на номинале, благо, полоса 4400 м. Рассчитали, запустились, запросили выруливать, а диспетчер дает: «по 3-й, магистральной, 1-й РД, на 52». Обычно давали «через перрон по 1-й на 52». Леша еще меня переспросил: по 3-й на 52 — это как?

Порулил влево на 3-ю, но диспетчер меня остановил и заставил повторить маршрут руления. Я повторил, по подсказке Леши: «по 3-й, магистральной, 1-й, на 52». Начались дебаты.

Оказалось, что перрон — это и есть магистральная РД (хотя параллельно ВПП идет еще одна магистральная); раз мы стоим на стоянках на 3-й РД, то рулить на 1-ю надо сначала по куску 3-й справа от нас, там всего 100 м, потом по перрону — это магистральная, потом как обычно, на 1-ю. Умник какой.

Меня еще отвлек от четкого уяснения команды диспетчера буксир, который, несмотря на сигналы техника и мои включенные фары, упрямо лез мне справа под нос. Поэтому я и пропустил подробности команды, в памяти отложилось только «по 3-й» и «52».

Ну, раз уже порулили по 3-й влево, пришлось просить исполнительный 52 от 3-й и взлетать на взлетном режиме.

Плевались потом.

Может сложиться впечатление, что мы все невнимательно слушаем эфир. Конечно, доля правды есть: за невнятное «Э-э-э-о-о-ой», показавшееся мне командой «Следуйте за мной», а на самом деле означающее «Правее осевой», я и талон в свое время отдал. Но есть и объективные причины неразберихи.

Выруливаешь на исполнительный для взлета без остановки, так называемого «роллинг-старта», читаешь на ходу карту, включаешь фары, часы, переключаешь ответчик, ловишь осевую, переключаешь на малые углы переднюю ногу, — а в это время старт трещит: «ветер у земли двести сорок, пять метров, нижний край сто сорок, исполнительный и взлет разрешаю, после взлета связь с подходом на сто тридцать два запятая восемь, набор девять шестьсот, пересечение пять четыреста доложить контролю на сто двадцать пять запятая один, контроль вторичный».

Эти словосочетания сливаются в одну большую цифру: 240-5-140-132,8-9600-5400-125,1, и надо за пять секунд ответить, что понял, занимаю, взлетаю, высота, частота, пересечение, частота. Это выдается в эфир вторым пилотом, а я, внутри,

экипажу, коротко: «Задано 9600, пересечение 5400 — контролю». А штурман в это время, на ходу выставляя ГПК, должен эти цифры запомнить (записать, выставить частоту на второй станции), а командир дает команду «Взлетный режим, держать РУДы», а бортинженер докладывает, что режим установил, рычаги держит, параметры в норме. И понеслись.

Обычно все полностью всего не воспринимают, а только в части касающейся: штурман запоминает частоты, второй — высоты и пересечения эшелонов, командир — общие условия на взлете. В голове каша, и не дай бог какого отказа на разбеге.

Потом, после высоты перехода, когда установлено давление 760 мм, начинаются уточнения: сколько задано, пересечение какой высоты доложить, и кому? Часто приходится переспрашивать у земли, уточнять.

Вот так земля «облегчает» работу экипажа на взлете: мол, кругу же взлет докладывать не надо — сразу подходу, ведь легче же?

Легче… В этом отношении взлет спрессован донельзя, а ведь настраиваешься еще и на отказы на взлете. Спасает только то, что в отличие от посадки, где клин сужается, на взлете он расширяется; вот чем выше, тем легче.

Все дело в психологии. И если я на тестировании занимал первые места, а в приведенной здесь ситуации внимания мне не хватает, то каково же тем, кто первых мест не занимает?

Значит, поток информации здесь бьет через край. Но, взлетая, об этом не скажешь, эфир засорять нельзя… а хочется послать подальше и погромче.

Предвидеть же заранее, что тебя одарят этим «вторичным контролем» на взлете, невозможно. Пока это все еще не отработано, информация выдается поспешно, зачастую диспетчер читает по бумажке, а экипажу в сложной обстановке эта скороговорка очень мешает.

Мы привыкли к стереотипам. Поэтому всякое нововведение, типа «по магистральной» вместо привычного «через перрон», да еще в условиях визуальных помех в виде того же буксира, сразу вводит элемент неуверенности, нервозности. Молодые же диспетчеры, никогда не летавшие, теоретики, частенько грешат этим. Ему легко сыпануть в микрофон горсть цифр: они перед ним записаны на пульте, он их долбит в эфир часами, а нам ведь не в кабинете их воспринимать, а в насыщенной командами и действиями кабине, в условиях очень ограниченного времени, — и не только принять, а и превратить абстрактные цифры в конкретные образы действий: что, где, когда, кому, как.

Домой долетели нормально, сумели построить маневр на

малом газе, и сел Леша хорошо; в результате — четыре с половиной тонны экономии. Правда, назад нам помог малый вес: могли бы взять еще девять тонн загрузки, но ее не было. Но у нас перед этим на Норильск была сумасшедшая производительность, так что в сумме все компенсируется.

Сегодня лечу в Москву.

31.03. В полете на Москву нам сильно досаждала новая фабричная лента-карта, доверившись которой, мы со штурманом наделали ошибок в самолетовождении, получился грязный полет. Но теперь, убедившись в том, что доверие к ней приводит только к напрасной суете штурмана, мы решили все внимание уделить комплексному самолетовождению.

Позавчера слетали в Благовещенск. Весь полет туда я старался делать все так, как решил раньше: не слишком доверял коррекции по РСБН, самостоятельно считал ЛУР на разворотах, определял место по косвенным средствам и вручную корректировал на планшете.

И получилось. Полет был чистый, нам самим понравилось. Попутно мы с Лешей тактично указали Жене на его недостатки, в частности, на суетливость. Да он и сам об этом знает; но тут это было упомянуто кстати, дружно, вдвоем, — и подействовало.

Летели на низких эшелонах, не экономили, но машина хорошая: и курс держит, и уводов нет, и расход неплохой. Так и наскреблось около двух тонн экономии.

В общем, полет понравился всем, и надо в будущем закрепить успех.

Думали, что это уже все на март, но вчера нам подсунули четвертый за месяц резерв, и пришлось сделать две перегонки. С утра, едва зайдя в АДП, развернулись и поехали автобусом в Северный. Пока техники готовили машину и устраняли недоделки после формы, мы скучали в кабине, а тем временем подошел фронт, и перелет пришлось выполнять в приличную ветровую болтанку. В Емельянове давали почти предельный боковой ветер, трепало хорошо, и пришлось приложить усилия, чтобы посадить легкий самолет с задней центровкой. В последний момент перед выравниванием швырнуло влево и сбросило с оси; сел метрах в пяти левее: сдвиг ветра у земли в сторону уменьшения.

Назад гнали вечером машину из-под ташкентского рейса; службы дотянули ее подготовку аккурат до пересмены, чтобы улететь на дармовщинку домой. Мы пришли на самолет, а там людей уже половина первого салона. Я не против: центровка более передняя. Но люди не оформлены, случись что — тюрьма. А

куда денешься. С какими глазами их выгонять. Все летают, все возят. Перевез и я, утешаясь тем, что через полтора месяца аэропорт Северный закроют навсегда.

7.04. Прошли занятия к весенне-летней навигации, прошли, ничем не отличаясь от череды всех предыдущих. Единственно, что внесло разнообразие, это официальные результаты работы комиссии по катастрофе Фалькова. Медведев зачитал нам их сам. Тишина стояла в зале, редкая и для занятий, и для разборов.

Психологи из Центра подготовки космонавтов дали анализ деятельности экипажа. Много специальной терминологии, но суть мы уяснили.

Удар, слышимый всеми, испугал экипаж. Стресс явный; в условиях стресса и пришлось работать.

В предыдущих полетах на этой машине были записи в журнале по вибрации 2-го двигателя. Экипаж знал об этом, и когда загорелось табло «Вибрация велика» 2-го двигателя, все поняли так, что что-то произошло именно с ним. Запись, удар, табло — командир принял решение выключить 2-й двигатель. Вполне логично.

После выключения 2-го загорелось табло «Пожар», и все закричали: «Пожар! Пожар!» Бортинженер доложил, что горит 3-й, а 2-й выключен ошибочно.

Получилась сложная накладка: стресс, подспудная готовность к пакости на 2-м двигателе, подтверждение вибрации на 2-м, действия по его выключению, облегчение, — и вдруг — пожар на 3-м! Все забыто, надо тушить 3-й, а выключен-то 2-й, — значит, ошибочно!

Ситуация, и так сложная. Еще более усложнилась. Командир не может понять, какой же двигатель отказал. И бортинженер тоже. Начинаются вопросы и уточнения. Второй пилот со штурманом снижаются и ведут связь с землей, а командир с инженером разбираются в характере отказа и какое решение принять.

Потом следуют команды: на запуск 2-го и тушение 3-го, причем, главное — тушить! Здесь бортинженеру приходится одновременно выключать стоп-краном 3-й, перекрывать его же пожарный кран, выключать генератор, отбор воздуха и ПОС, — и тут же включать пожарный кран 2-го, убирать стоп-кран 2-го, одновременно контролируя, как сработала система пожаротушения на 3-м. Цепь противоположных по смыслу действий на двух соседних двигателях, в состоянии стресса, непредсказуемой ситуации, сомнений (горим? не горим? ложное срабатывание? отчего удар?), в условиях быстрого изменения

обстановки, дефицита времени и простого человеческого испуга, — все это, вероятно, приводит к ошибке в манипуляциях с пожарными кранами или просто к пропуску действий.

Пожар продолжается; последовательно включены вручную остальные очереди противопожарной системы. Последние сомнения о ложном срабатывании сигнализации развеялись: в кабине запах гари, просачивающийся по системе отбора воздуха. Горим!

Теперь все внимание на снижение и заход на посадку. Но… мы не любим и боимся захода на одном двигателе. Это предел возможностей и очень трудная операция. А 2-й-то остановлен ошибочно! И все внимание сосредоточивается на его запуске. Оставшийся в действии единственный генератор на 1-м двигателе грозит опасностью отключения АБСУ, поэтому надо еще запустить ВСУ. Бортинженер бьется с запуском 2-го двигателя, но ничего не получается. Командир отвлекается на контроль выполнения захода, дает команду энергично снижаться, спрашивает у штурмана место, где полоса, потом снова оборачивается к бортинженеру: запустил? нет?

Бортинженер сделал все, но обороты 2-го двигателя не растут, несмотря на дачу газа. Он не знает, что управление двигателем обрублено, и считает, что двигатель не запустился. А внимание так сужено, что глаз не цепляется за температуру газов: двигатель-то работает на малом газе!

Командир торопит: Юра, снижайся! Где мы? Где полоса? Где Емельяново?

Это хорошо, что мы летаем со штурманом. Гена выводит самолет к 4-му развороту. Диспетчер дает команду выполнять визуальный заход. Помощничек…

2-й двигатель вдруг самопроизвольно выходит на взлетный режим. Надо снижаться, думать уже некогда, дается команда на выпуск шасси. Выпущенные шасси помогают потерять высоту. Снижение идет с выпущенными шасси, на взлетном режиме 2-го двигателя, на скорости 450. Скорее, скорее!

На пульте бортинженера загорается табло «Пожар» 2-го двигателя. Тушить нечем, все израсходовано.

Выключили или нет второй двигатель, я не понял, да уже и поздно. Отказывает управление, следуют команды: «Юра, пилотируй! Юра, я сейчас…» потом: «Взлетный режим!» и через несколько секунд: «Убрать шасси!» Всё.

Медведев читал запись переговоров экипажа с явным усилием, с паузами. Мы все, сто человек, были вместе с ним сейчас в кабине горящего лайнера, рядом с экипажем. И так же, как психологи из Центра подготовки космонавтов, мы понимали

и страх, и дефицит времени, и безнадежную тоску, и проклятия погибающих людей, вместе боролись, лихорадочно затыкая прорехи в такой стройной, логичной, и такой бесполезной системе управления этой коварной машиной. И ясно было, что случись это с любым из нас, вряд ли бы мы действовали лучше.

Выводы комиссии таковы: в данных условиях возможности человеческого организма не обеспечивают выполнения тех сложных и взаимоисключающих задач, которые возникли в процессе перерастания ситуации из аварийной в катастрофическую. Кроме того, эти действия регламентируются тремя противоречивыми руководящими документами: РЛЭ, Инструкцией по взаимодействию и Сборником действий в особых случаях.

Короче, все отдано на откуп экипажу.

Потом желающие ознакомились с результатом патологоанатомического исследования останков членов экипажа. Я тоже прочитал, что остается от человека после удара о землю на скорости 450 км/час.

О том, что пожарный кран горящего 3-го двигателя был открыт, а значит, топливо лилось рекой, комиссия сделала выводы по косвенным признакам. Пожарные краны и тумблеры управления ими найдены не были, а нашлись лишь лампочки контроля работы. Так вот, по растяжению нити лампочки на специальном стенде было предположительно установлено, что в момент удара она горела: нить раскаленная сильнее деформировалась.

Предположительной причиной отказа гидросистем называлась одна: случайно обгоревший плюсовой провод мог попасть на контакт управления выключением гидрокранов бустеров. Я было, грешным делом, думал, что электрокран действует по принципу соленоида: обесточенный, он закрыт, а дай ток — соленоид втянет сердечник и откроет кран. Потом сообразил: а если самолет обесточить — ведь пружина закроет кран. Надо наоборот: под током — закрыт, а обесточенный открывается пружиной И если вдруг отказало управление — обесточь самолет, краны бустеров откроются, и управление восстановится.

Потом один молодой бортинженер специально копался в схеме и объяснил мне, что кран выполнен сложнее. Из крайних положений он перебрасывается, преодолевая сопротивление пружины, подобно электровыключателю. И на переброс в любую сторону нужен плюс на свой соленоид. Обесточь — останется в том же положении, что и был. Так что бесполезно.

Но что же это тогда за «тройное дублирование», если один проводок умудряется замкнуть три отдельные, изолированные друг от друга, независимые и жизненно важные цепи?

Думаю, эта мысль пришла в голову не только мне, а и конструктору тоже, и он уж позаботился разнести цепи и исключить такую возможность.

Нет, скорее всего, или из пробитых гидробаков смесь вытекала в течение пяти минут, или из порванных (перегоревших) трубок. А контролировать уровень жидкости (для этого надо периодически нажимать кнопку — и тогда только прибор покажет уровень) бортинженеру было некогда. Если бы был прибор со стрелкой, показывающей уровень постоянно, или же была хотя бы лампочка критического остатка жидкости в баке, как это, (хоть и с запозданием) сделано в топливной системе, то, может быть, экипаж поторопился бы со снижением и посадкой. Но без тренировки вряд ли они успели бы снизиться с 2300 метров и сесть быстрее, чем за пять минут.

Мы, летчики, говорим: были бы хоть какие-то жалкие дублирующие тросики управления — и сел бы экипаж. Но это противоречит тенденциям прогресса, на острие которого Туполев взгромоздил наш лайнер, да и весь мир как-то потихоньку от тросиков отказывается. Не будем же и мы, в угоду какой-то там безопасности полетов, отказываться от мировых тенденций.

Правда, Ильюшин плевал на тенденции и оставил тяги наряду с бустерами. Но то ж Ильюшин… он рассчитывал на дурака, а Туполев — на острие прогресса.

Что ж это за самолет: к примеру, отказали генераторы — и

падай, потому что топливо нечем качать, а самотеком не идет, пойдет только на малой высоте. А если над горами?

Ну да к нам не прислушиваются.

Все дело в том, что самолеты делает МАП, а давится ими Аэрофлот. И стоят ведомственные барьеры полупроводникового типа: они нам что хотят, а мы со своими предложениями натыкаемся на стену. Жри, что дают, скажи спасибо, что хоть это есть.

Розовая мечта летчиков: чтобы был один хозяин, чтобы конечный результат влиял и на пилота, и на перевозки, и на завод, и на конструктора. Чтобы все мы били в одну точку.

А то сейчас Аэрофлот судится с заводом, выпустившим некачественный двигатель, и суд определяет вину 50 на 50: наполовину виноват МАП, наполовину экипаж. За что? А чтоб никому не обидно было. И вдовы экипажа наверно до сих пор убеждены, что их мужей вместе с пассажирами убил молодой бортинженер, хотя на его месте не справился бы никто, а он честно исполнил свой долг, уж как мог в этих страшных обстоятельствах.

Грешным делом, и я было сначала обвинял бортинженера. А ведь он действовал адекватно этим обстоятельствам, все выполнял как положено, да только это «все» так обширно и противоречиво, что возможности человека не обеспечивают выполнение этого «всего» в полном объеме без ошибок.

Не виноват он.

Летали в таких обстоятельствах испытатели, летали военные и гражданские экипажи на тренажерах, готовились, — и ни один на полосу-то не попал.

Ну, хватит об этом.

Внезапно прилетел к нам Бугаев. Пробежался по аэропорту, а на второй день собрал расширенный совет управления и партхозактив, тысячу человек, в театре музкомедии. Приглашались все желающие, ну, и я, грешным делом, пошел, думая, что вот, наконец-то, ясно солнышко заглянуло в наши темные углы.

Выступал начальник управления; я уснул под его доклад. Потом выступали командиры объединенных авиаотрядов, били себя в грудь, каялись в грехах, попутно льстили министру и выклянчивали фонды. Наш командир предприятия выступил кратко и… никак. Все у нас хорошо, все прекрасно, осталось вот только зеленый базар открыть, мелочь. Смеялись мы в отряде потом.

Ну, несколько человек выступили толково, критиковали недостатки, вносили конкретные предложения.

И все время носили, носили в президиум записочки, вопросы в письменном виде, целые письма лично Самому. И у меня было мелькнула мысль, что надо было подготовить свои вопросы…

«Какой наивняк!» — как говаривал Толя Гревцов.

Выступил Сам. Старичок уже, шамкает, но без бумажки строчит, как по писаному. Говорил о делах и говорильне, критиковал руководство управления, прошелся по всем, в том числе и по летчикам. В общем — общие фразы о внимании к людям, о гласности, о человеческом факторе. Заикнулся, что хорошо знает наше управление, работал здесь недавно, летал… в 49-м и, кажется, в 53-м годах, на Ил-12, что ли…

Ну что ж, и на том спасибо.

И этот человек с двумя золотыми звездами на груди, этот старичок в маршальских погонах на военном мундире, — этот дедушка, со своими замшелыми понятиями времен Ил-12, руководит Аэофлотом и будет руководить им до самой смерти…

Все ждали ответов на вопросы. Встал начальник управления и объяснил: по вопросам перспектив развития соберем желающих на той неделе — с графиками и схемами ответим. Лично — ответим или письменно, или потом, в личной беседе. Летному составу доведем на разборах. Все, до свидания.

Все встали, плюнули и разошлись.

Кстати, когда в Емельяновском порту женщины просили маршала, зачем здесь стоит эта депутатская, триста шестьдесят дней в году пустующая, когда у нас нет детского садика и яслей, может, ее задействовать? — он ответил: «Не садитесь не в свои сани».

Ну что ж, человеческий фактор, он не только положительный бывает. А они же там рассчитывают на положительный. Или ни на что они не рассчитывают, а с новыми песнями катят по старой, доброй, разбитой дороге, — «на наш век хватит…»

Утром сегодня вернулся из Одессы. Шесть посадок, на одной и той же машине, днем, топливо везде есть, спокойная работа. Так бы и всю жизнь.

В Одессе заходил в облаках, строго выдерживая все параметры, и когда выскочил из туч на высоте 120 метров, едва не шарахнулся вправо, на какую-то расчищенную длинную светлую полосу, лежащую под углом градусов тридцать к посадочному курсу. То ли там дорогу строят, то ли новую ВПП, но очень уж она соблазняет в сложных условиях. Мысли заметались: контроль по приборам — все нормально, а полоса-то — вот она, справа! Уже даже было собрался на второй круг, как кто-то из ребят сказал: «Огни по курсу!» Бледные огни едва просматривались, а серую полосу было трудно различить в тени.

Такой случай был у нас с Солодуном в Симферополе: чуть не сели на военный аэродром, чуть не купились, но таки хватило выдержки.

В отместку я поставил в задании заход по минимуму, занизив нижний край облаков синоптикам до 80 метров. Мне как раз не хватало захода, чтобы подтвердить минимум. Но клянусь, мне легче было бы зайти и сесть при нижнем крае 45 метров, чем когда я со 120 увидел эту проклятую ложную полосу. Так что совесть моя чиста, а штампик захода по минимуму я неправдой добыл.

10.04. Слетал в Камчатку. Проверяющим был Булах, с ним летать легко. Погода благоприятствовала, и все шесть посадок туда и обратно удались. Весь полет я занимался комплексным самолетовождением, так что, в общем, и спать-то не очень хотелось, несмотря на ночь туда и обратно. Но, вообще-то, полет на восток всегда тяжелый, сказывается разница в пять часовых поясов.

Немного после рейса поспал утром; встал разбитый. Зато — 90 р. за две ночи. Уборщице за такие деньги месяц вкалывать. Но она ночью спокойно спит, а я за свои деньги никакого здоровья не куплю. Каждому свое.

13.04. Сидим в Москве. Я верен своему принципу: по возможности жить по красноярскому режиму. Лег в 6 вечера (22 по красноярскому) и проспал до 5 утра московского. У меня здесь отдельная комната, сдвинул две кровати, водрузил на их края ножки низенького столика, и стало возможно писать, сидя, как обычно. Ребята спят; за бортом ветер, вчера был дождь, к ночи похолодало, а здесь тепло, уют, тишина.

Вчера пришли на вылет, а ветерок на Москву встречный, а тут еще московская зона не обеспечивает запасными; пришлось брать Горький, на тонну больше топлива, — а пассажиров уже посадили.

Леша договорился с перевозками, они, как могли, рассосали эту тонну, и по бумагам взлетная масса как была 100 тонн, так и осталась. Делается это уменьшением ручной клади, которая на производительность не влияет, часть пассажиров пишется подростками, которые весят не по 80, а по 50 кг… Короче, есть способы.

Тем временем Женя считал топливо, и у него по этому ветру получилось на Москву более пяти часов, заправка 36 тонн, а у нас было заправлено 33,5 и дозаправили тонну.

Мы обычно летаем на Москву «севером»: через Ханты или

Тобольск, но очень редко — «центром»: через Новосибирск, Омск, Челябинск. По северному маршруту есть участки с оплатой по сложности на группу выше, и это раз и навсегда определило нашу симпатию к северной трассе. Да и предварительный расчет полета по ней быстрее: участки измеряются сотнями верст, их немного; а считать югом едва хватает бортжурнала — столько там поворотных пунктов через несколько десятков километров каждый.

На этот раз струя в лоб лежала точно по северному маршруту, километров на 500 севернее новосибирского. Правда, что такое для циклона полтыщи верст: струе ничего не стоит опуститься на юг, а ширина ее — добрая сотня километров. Был бы хоть бортовой ветер, переданный с летевших через Челябинск самолетов, но у нас все предпочитают оплату труда по северной группе; поэтому как там, на южной трассе, никто не знал.

Пошли на метео еще раз, проконсультировались подробнее, и нам дали ветер по южной трассе слабее, чем по северу.

Решили пересчитать бортжурнал. Легко сказать: уже пора подписывать задание, а Женя только взял чистый бланк и разложил свои штурманские снаряды. Пришлось понервничать, поглядывая на часы. Но зато удалось уложиться в имеющуюся на борту заправку; за 25 минут до вылета подписали задание. На самолет добрались на автобусе и успели взлететь всего на 7 минут позже расчетного времени. Допускается 15, это считается — вылет еще по расписанию, а больше — уже задержка.

На взлете была болтанка, стрелка на АУАСП плясала, даже мигнула раз лампочка критического угла атаки и рявкнула сирена, но произошло это в процессе разгона скорости, и мы быстро ушли от болтанки вверх, в спокойные слои.

Ветер югом оправдался: вместо струи 180 км/час было всего 90-100 в нюх.

Я весь полет вел ориентировку по локатору, топливо не экономил, потому что из Новосибирска впереди нас взлетел и повис на 9600 однотипный. Не успели мы оглянуться, как он запросил 11600, с пересечением занятого нами эшелона 10600. Ну и прыть! Значит, пустырем летит, — и тоже на Москву, как оказалось.

Это означало, что нам не видать 11600 как своих ушей: борт висел над нами в 15 километрах впереди, видно было маячок, и расстояние между нами по миллиметрам сокращалось. Видимо, там, наверху, ветерок в лоб чуть сильнее.

Я вспомнил уроки Читы и решил всю дорогу висеть под ним, чтобы продольный интервал был в пределах 10 км. Тогда волей-неволей нас будут снижать первыми, а он уж — за нами, по мере

освобождения нами нижних эшелонов. Вот поэтому и не пришлось экономить топливо, а наоборот, чуть добавить режим.

В зоне Казани он уже отстал на 10 км, мы обрадовались; вошли в московскую зону, тут он доложил Москве, что следует на аэродром МАП. Тьфу ты. Стоило бороться…

Разочарованные, стали снижаться. К моменту посадки расчетный остаток топлива ожидался 6 тонн, на час полета; погода в Домодедове была приемлемая, но ожидался сдвиг ветра. Тут впереди, откуда ни возьмись, выскочил «Туполенок». Я всердцах упрекнул Москву, что надо бы пораньше предупреждать. Но делать было нечего: нам заход за ним, интервал 15 км, и он уже держит скорость 500, а у нас еще 575. Помня уроки Читы, убрал заранее газы, потерял скорость до 400, заранее спросил, получается ли заход с прямой, выпустил шасси и закрылки и повис на 290; интервал удалось сохранить.

Сдвиг ветра был, особенно у земли, но я продавил воздушную подушку и принудительно посадил машину почти на три точки, точно на ось.

Когда треплет у земли, надо либо выравнивать пониже, либо — как обычно, но тыкать ее мордой вниз, преодолевая сопротивление уплотнившегося воздуха между бетоном и ощетинившимся закрылками крылом. Но при этом помнить, что так можно и передней ногой коснуться.

Низко выравнивать я не люблю: может резко накренить, можно чуть ошибиться в высоте, да и не тот это самолет; поэтому предпочитаю подкрадываться в два этапа или в один замедленный, а потом, когда замрет, додавливаю, дожимаю подушку. Замер — и касание…

Топлива, несмотря на полет против ветра в течение четырех с половиной часов на 10600, осталось 6500, что и требовалось. Хорошая машина 386-я.

Прикинул сейчас за прошлый год: сколько недоспал ночей и сколько ночей не был дома. Получилось, что в 85-м году я работал 60 ночей, причем, 52 работал всю ночь, а 8 или 10 (трудно восстановить точно) пришлось вставать в 4 утра. Дома не был, включая резервы ночью, 110 ночей.

Это я учел только те ночи, за работу во время которых полагалась оплата на 35 процентов больше, а те ночи, где оплата как днем (летом по Северу), я не записывал; но можно догадаться, что летом таких ночей много: там солнышко всю ночь светит.

Распределение этих учтенных ночей по месяцам: январь — отпуск; февраль — 8; март — 4; апрель — 5; май — 4; июнь — 6; июль — 10; август — 7; сентябрь — 2; октябрь — отпуск; ноябрь — 9; декабрь — 7.

Не ночевал дома, по месяцам: январь — отпуск; февраль — 5: март — 10; апрель — 8; май — 9; июнь — 12; июль — 23; август — 14; сентябрь — 5; октябрь — отпуск; ноябрь — 12; декабрь — 8.

Так как перед ночью надо спать, а после ночи тоже хочется спать, то еще 30 вечеров я соблюдал предполетный отдых, не видя семьи, а 30 раз утром спал до обеда.

Выходных дней, с праздниками, за год получилось 115. Отпуска — 86 дней, но это так много потому, что выбирал заначку за прошедшие годы.

Простой советский рабочий имеет в году вместе с праздниками 110 выходных и месяц отпуска. Так что нечего тут плакаться.

Но спит он дома 365 ночей, и выходные все проводит с семьей. Работает он днем, по расписанию, по 8 часов. Правда, есть и ночные смены, и трехсменка, но это скорее на любителя. Но занимается он работой и отдыхом, даже спортом (если не пьет водку) регулярно. Все у него распланировано. И ходит он по земле.

Я имею на месяц больше отпуска и средний заработок 600 р. Имеет смысл летать. Правда, после ночных полетов жена обижается на меня как на мужчину; правда, праздников, суббот и воскресений в мои т. н. выходные попадает едва ли четверть; дочери я почти не вижу; спланировать поход с семьей в кино, в театр или даже на дачу, — не приходится, все урывками. Но мне за это неплохо платят, да и пенсию рано дают. И спорт, и регулярные занятия физкультурой при таком отсутствии режима исключаются. К 60 годам рабочий еще вкалывает и зарабатывает прибавку к пенсии… а я умру от инсульта или инфаркта.

Но я привык к такому образу жизни. Да, летом тяжело: вот в июле не был дома 23 дня, а выходных наскреблось 6, да день на разбор, да один вечер — добровольно-принудительная народная дружина. И на даче я был за все лето едва дней 10. Зато зимой — в феврале 17 выходных, в марте — 18 (правда, неделю выкинуть на занятия к ВЛП). Зачем тот отпуск?

Кто силен духом, тот выбирает беспокойную жизнь. Правда, не у всех духу надолго хватает, но тут уж действует инерция, да и никуда ж не денешься.

И потом: кроме всего прочего, я же еще немножко и летаю в небе.

14.04. Из Москвы летели с инспектором УЛС, штурманом. Слава богу, не лез, не вмешивался. А нам хватало забот и без него. 178-я машина не лезла вверх. Мало того, что из правого кессон-бака на земле ручейком подтекал керосин (при полной

заправке у нас это частенько бывает). На эшелоне машина встала крестом; на режиме с расходом 6600 кг/час число «М» было меньше 0,8, угол атаки стоял 5 градусов. За бортом жара, но подхватила нас попутная струя, и я поддерживал М = 0,81 весь полет, правда, для этого потребовался значительно больший, чем обычно, расход: не 6000, а 6600; скорее всего, врали расходомеры.

Как только взлетели, выработали чуть из третьих баков, течь прекратилась. Причина ее — негерметичность винтов на верхней панели крыла; все мы знаем об этом и не боимся, но запаникуй проверяющий — машину надо ставить, будет задержка на экипаж. А в общем-то, надо, конечно ее ставить, герметизировать бак. Ну, тянут до очередной формы. Правда, третьи баки нам редко доводится полностью заливать, а когда они пустые, течи нет. Да и течь-то пустяковая: пара литров. Дело обычное.

Новая лента-карта опять доставила хлопот. На ней расчетные магнитные путевые углы (МПУ) отличаются от наших, проверенных, внесенных в старые добрые палетки, — отличаются где на один, где на два, и даже на три градуса. Какой курс брать, чему верить?

Я не вылезал из локатора, благо, хороший попался. Локатор — великая вещь. Так, с его помощью мы убедились, что навигационно-вычислительное устройство (НВУ) уводит нас влево.

По ряду признаков, понятных посвященным, стало, наконец, ясно, что врет все-таки новая, на ЭВМ рассчитанная лента-карта, а правильные МПУ — на наших старых палетках, по которым летаем всю жизнь. Стали выставлять ОЗМПУ на градус-полтора больше, чем на ленте-карте, а для пущей точности учета угла сноса пошли в автомате.

Я все контролировал по локатору. И вот вошли в зону Колпашева, скорректировали НВУ по колпашевскому РСБН: все соответствовало полету строго по трассе. Я все искал засветочку от Колпашева на экране, и вдруг нашел… но не на боковом удалении 47 км от нашей линии пути, как положено, а где-то аж на 95 отбивалось светлое пятнышко города.

И данные РСБН вдруг тоже показали, что мы за какие-то 5–7 минут уклонились влево на 50 километров!

Колпашевскому диспетчеру было не до нас. Через точку шла группа красноармейских самолетов, и мальчишечьи ломкие голоса, неуверенные фразы, просто гвалт в эфире выдавали едва оперившихся лейтенантов, как птенцы за наседкой, гуськом стремящихся за лидером группы.

Вот за ними и следил в оба диспетчер, а мы, пригасив свет в

кабине, усилили осмотрительность, тем временем лихорадочно и тайно от проверяющего принимая меры к выходу на линию пути, — и к траверзу Колпашева как раз успели.

Инспектор сзади не спал, а просматривал содержимое Жениного штурманского портфеля, вполглаза поглядывая на «Михаил» — уж траверз Колпашева и боковое 47 км он проконтролировал наверняка.

Вот тебе и автоматика. Курс у нас железно держал автопилот — с каким курсом вошли мы в зону, с таким и уклонились, а выйдя на линию, вновь взяли тот же курс и благополучно вышли на Максимкин Яр. Значит, где-то был кратковременный увод, — но как мы не заметили? Как будто чудом взяло нас и переместило на полсотни верст влево от трассы. Это ж хорошо, что я следил и поймал по локатору Колпашево.

А ведь отпуская нас из своей зоны, Васюган подтвердил нам, что мы точно на трассе, и колпашевский диспетчер принял нас тоже точно на трассе.

В зоне Енисейска перед снижением перевели курсовую, и тут отказал БГМК: после выставки ГПК не выставлялся магнитный курс на ИКУ. Мелькнула мысль об отказе БГМК, но думать было некогда: мельком сверив показания резервных компасов, «бычьего глаза» и КМ-5, я убедился, что главное — ГПК — выставлен правильно, пилотировать будем по нему, ну и бог с ним, с ИКУ. Быстро карту! Женя замешкался; я прикрикнул: «Срочно!» Он бросил все, зачитал контрольную карту; малый газ уже стоял, скорость падала, и мы рухнули с 10100 по 30 м/сек, потому что и так уже запаздывали на пару минут, а попутная струя все еще быстро несла нас вперед.

В процессе снижения Женя догадался перещелкнуть тумблер БГМК, одновременно об этом же заикнулся проверяющий. И все заработало. Значит, не контачило в цепи. На ходу согласовали ИКУ, и я отдал управление Леше. Возникла мысль: а может, это как-то связано с уклонением в районе Колпашева?

Но думать было некогда. Приближалось Горевое, надо было пройти его не выше 3000. По данным красноярского РСБН выходило, что до Горевого еще где-то 25 км, АРК безбожно врал, но все же показал, что мы где-то правее.

Опять я не выписал данные РСБН для Горевого, опять определяли пролет на глазок. И естественно, опять прошли выше, но Леша сумел снизиться в развороте над Горевым, идя по пределам.

Заход был на 108, это при попутной струе хуже, чем на 288, и надо бы Горевое проходить еще ниже. Короче, снижались на лезвии, не имея при этом возможности контролировать себя по

ленте-карте: так уж она устроена, эта, шикарная на маршруте, но бесполезная на кругу карта.

Еле успели занять 1000 к четвертому, это на 400 м выше, но вовремя выпустили шасси, ощетинились механизацией крыла и потеряли лишнюю высоту в процессе разворота. Как все-таки иной раз пригождаются навыки снижения на лезвии пределов.

Леша стабилизировал все параметры в районе дальней и посадил машину точно на знаки, но метров пять левее: зевнул крен на выравнивании, стащило.

На разборе инспектор сделал ряд мелких замечаний по суете. Знал бы он подоплеку этой суеты…

Надо выписать и использовать координаты контрольных точек по РСБН.

Заход в Емельянове осложняется тем, что РСБН («Михаил») стоит не здесь, а в Северном, за 27 км, и дает азимут и дальность не от Емельянова, а от Северного. Конечно, легко и просто контролировать место самолета, если РСБН стоит рядом с полосой, куда садишься. Все ясно: сколько километров осталось, какой азимут, куда подвернуть. А мы вынуждены учитывать поправку между Емельяновым и Северным на глазок.

Когда подходишь с запада, то просто вычитаешь 27 км, т. к. Северный расположен восточнее Емельянова. Когда с востока, то прибавляешь 27 км, а курс держишь на привод Северного, занимаешь 1500, а там уже и четвертый разворот — да идешь-то почти в створе полосы.

А вот с севера и с юга учитываешь, что дальность — это гипотенуза, а ты идешь по катету; считать надо в уме, быстро, прикидывать поправку: где 15, где 20 км. А уж при маневрировании в районе аэродрома приходится очень четко представлять себе всю картинку и свое место на ней, глядя на бездушный прибор, показывающий азимут и дальность от Северного.

Даже, допустим, и зная удаление и азимут того же Горевого, но находясь не на том удалении и чуть-чуть на другом азимуте, — как ты определишь, в какую сторону и на сколько подвернуть, чтобы через оставшееся до пролета Горевого расчетное время выйти точно в точку с теми, записанными координатами.

НВУ все это учитывает: включаешь коррекцию по РСБН, и индекс самолета на ленте-карте точно подъезжает под твое фактическое место. Но это в теории. А на практике мы не раз убеждались, что врет. Короче, нужен глаз да глаз, контроль по резервным средствам, надо соображать и быстро действовать в трехмерном пространстве. Надо вертеться.

Весь этот полет лента-карта врала безбожно, коррекция по РСБН только дезориентировала, а когда не веришь ленте-карте, приходится летать дедовскими способами. Слава богу, я их не забыл. Штурман штурманом, а я, командир, должен соображать за всех.

Но неприятно, когда вся машина раздолбана: вроде все и работает, а вроде бы и нет, и особо не придерешься, и веры нет. Дерьмо самолет попался.

17.04. Вчера поймал мысль, да не было условий записать. Сегодня остались обрывки.

Смысл в том, что любое дело начинается с теории. В тиши кабинетов, вдали от жизни, с выкладками и формулами, опираясь на фундамент науки, на ее принципиальные положения, рождается идея. Претерпев муки внедрения, в соответствии с возможностями техники и технологии, идея доводится до исполнителя. В конечном счете, на уровне исполнителя, все сводится к какой-то операции, и дело чести конструктора — так создать агрегат, чтобы он работал автономно и управлялся простым нажатием кнопки.

Я вот так понимаю связь науки и грубой практики. Я практик, и таковы мои требования к науке. Чтобы железо делало свое дело, а я наблюдал, контролировал, мог вмешаться и отключить, — вот моя функция.

Если курсовая система (точная курсовая система ТКСП) работает так «точно», что хотя на маршруте погрешность ее полградуса в час, но на самом ответственном этапе полета — перед посадкой — с нею надо возиться всему экипажу и дедовским способом, вслух, отсчитывать хором «десять, двадцать, тридцать» — то это несовершенная с точки зрения летчика система. Весь полет считай поправки, учитывай магнитное склонение, широту, схождение меридианов, сравнивай показания КМ, ИКУ, ГПК с «бычьим глазом» времен адмирала Ушакова… да еще и в конце введи поправку не в ту сторону, — вот тебе и вся «точность».

Но мало того. Всякую теорию можно развить до абсурда. Не побоюсь повториться: работа летчика требует кратковременности и максимальной простоты операций. Все действия должны сводиться к простому «включил-выключил» А нам предлагают кучу формул, требуют на зачетах и экзаменах. Когда нам их в полете считать?

Сидят люди где-то на стыке голой теории и реальных полетов и умствуют.

Может быть, во времена По-2 такая теория развивала, что

греха таить, мыслительные способности здоровых и жизнеспособных, но туповатых летчиков; я таких знавал и знаю немало. Но сейчас мы все вроде грамотные, а обилие теории, с нашей-то современной работой, лишь перегружает мозг. Когда счет на секунды — тут не до теорий и формул.

Меня бы больше устроила такая ТКС, которую включил перед полетом — и выключил после полета. Вот — поле деятельности для науки.

Весь крещеный мир летает по другим системам. Опальные и охаянные «Боинги» используют какие-то инерциальные системы. А мы на Ту-154 все летаем дедовскими способами, используя выброшенные красноармейцами в утиль дедовские системы. Спутники летают, но как же трудно привязать к ним Аэрофлот.

Зато как удобно сидеть в кабинете на стыке теории и практики и умствовать на надежную, обкатанную тему: как назвать суммарную поправку в конце полета. Мне, пилоту, плевать, «поправка» это или «вилка», или ложка, или ножницы. Мне важно, чтобы ее вообще не было.

Но тысячи людей заняты осмыслением, обсуждением, утверждением, размножением, пересылкой, доведением, приемом зачетов, докладами, контролем докладов, контролем контроля, — над тем, как назвать: поправка или вилка.

А мне, повторяю, глубоко плевать.

Я летаю два десятка лет. И с полной уверенностью могу утверждать: полеты на сто десять процентов выполняются людьми, и сотой доли не знавшими, забывшими, не использующими всю эту теоретическую премудрость.

Наше РЛЭ весит 5 кг, но 4 кг 900 г в нем — чистое «Г». Лишние графики, повторения, запятые, — все для прокурора: что мы же, товарищ прокурор, все-все предусмотрели, описали, оговорили на все случаи жизни и довели до потребителя — с нас взятки гладки.

Я же использую три десятка страниц, а еще три десятка помню на особый случай.

И всю теоретическую лавину мы, летчики, анализируем и с крестьянской хитрецой делим: это можно сократить, это дает полпроцента точности, не учтешь по прибору, — можно упростить, это вообще не используется — можно выкинуть… до зачетов, естественно.

Единого слова ради мы ворошим весь этот теоретический, правильный, но бесполезный в полете хлам. Но если слово найдено — это надежно вбивается в память. Это мы и будем использовать.

Трещат интегралы, летит на свалку памяти, корчится в

судорогах теория, но мы везем пассажиров, опираясь на выверенное, выстраданное, сведенное к элементарным операциям знание, — то, что составляет бесценный коллективный практический опыт.

Ну, а на зачетах будем корчиться мы, наука кратковременно восторжествует.

28.04. Я два года как не провезен на Львов. Летал туда раньше на Ил-18, но это не в счет. И вот, наконец, поставили в план. Рейс хоть и не из легких (туда ночь, обратно ночь, а отдых днем, 12 ч. с самолетом), но все же это не Камчатка с ее тремя посадками в один конец.

В последний момент произошли изменения: Львов понадобился Антону Ц. (он теперь начальник инспекции управления), значит, будет провозить меня он. Попутно понадобилась проверка Леше, только что прошедшему годовую комиссию.

Так что до Уфы сначала летел Леша. Садился, правда, Антон: перелетел, просвистел метров 800, сел чуть с креном и долго держал реверс, замешкавшись с выключением, потому что конец полосы был близок. Он ведь недавно ввелся в командиры и тут же был повышен до зам. ком. ЛО и следом сразу — до начальника инспекции. Во время ввода инструктор его не очень хвалил за пилотирование, вот он и набивает руку до сих пор. А так мужик грамотный, окончил академию заочно с отличием (а поступали мы туда вместе, еще в Енисейске, в 71-м году).

От Уфы летел я. Надо ж было показать себя. Мы знаем друг друга лет 18, но вместе летать не пришлось; так что нынче я старался. Правда, снижались торопливо: Женя как всегда замешкался с писаниной (а там, на Украине, в теснотище трасс, это и немудрено), а диспетчер дал на Золочев не 6000, что было бы разумно, а 4200, что диктовалось обстановкой. Пришлось падать по пределам, и у меня пару раз сработала сирена предела скорости, хотя оба раза был запас 5 км/час.

Заход во Львове с обратным курсом, по РСП + ОСП, и крутая глиссада, но я строго следил за всем и зашел четко. Машина замерла на метре и не хотела садиться. Выждав положенные секунды и понимая, что подъемная сила начала уменьшаться, я чуть добрал. Еще секунду, лишнюю секунду пролетели; странно: должна бы коснуться. Наконец, легкое как вздох касание, посадка на 7… и помчались под горку. Тоже пришлось подержать реверс, вплоть до скорости 120.

Может, для этого и провозка нужна: я за семь лет забыл уже, что там же полоса вогнута, а с этим курсом она чуть под уклон.

Вот и лишние секунды: я жду касания, а бетон уходит из-под колес, и самолет, на самом деле чуть снижаясь, идет параллельно уклону.

Нет, дело не в провозке, а в некачественной подготовке к полету: высоты порогов ВПП есть в сборнике, а мы, грешные, смотрим обычно только длину и ширину полосы, рулежные дорожки, схему захода, посадочные системы, минимумы, высоты приводов, препятствия, уход на второй круг, ограничительные пеленги. Сравнил бы высоты порогов и понял бы, что есть уклон. Для пилота первого класса это понять нетрудно, ну, чуть поднатужиться… да заставить себя лень, вот в чем дело.

Все эти нюансы вполне укладываются в наши нормы, и претензий ко мне — за лишние три секунды и перелет 200 м — не было.

Львовский аэропорт встретил нас откровенным равнодушием и атмосферой полного безразличия к собственно работе. Львов, бывший польский город, всегда был городом спекулянтов, и мы просили рейс сюда отнюдь не из-за желания полюбоваться его историческими памятниками. Я, например, искал хваленые импортные наручные часы с музыкой: подарок дочери к окончанию школы. Говорят, там можно найти добротные импортные кроссовки «на липучке». Запчасти для «Москвича» там тоже бывают. Так что дела…

В аэропорту обычно сразу же предлагали часы пачками — это их работа, а встретить рейс — досадная необходимость. Ни дежурной, ни автобуса, ни встречающего на стоянке… В АДП ремонт, разруха, безразличие ко всему, кроме торговли. Может это оттого, что все надежды предприятия возлагались на Як-42, а он что-то не идет, и всем все до лампочки в ожидании перемен, как и у нас. Но такой аэропорт сразу видно: атмосфера самотека, безразличия, наплевательства и инерции так и охватывает тебя. То ли дело Сочи или Магадан. Там все совсем по-другому, там все вертится.

Насчет часов нас сразу осадили казенными словами, и стало ясно, что что-то не так.

Потом выяснилось, что два дня назад сотрудники ОБХСС, переодевшись в форму летчиков, провели рейд и накрыли с поличным известное количество проклятых спекулянтов; теперь нас побаиваются.

Все же добыл я в течение дня двое часов моим женщинам, в подарок к 1 Мая. Потом подремали часок — и обратно на вылет.

Назад я летел до Уфы, сел — ну один раз на тысячу. Антон что-то там ручонками упирался, не давал выйти на ось, но я его пересилил и сел как мне надо, и он потом уже понял.

От Уфы до дома я отдыхал.

Характерно, пассажиров в Уфе настолько, видимо, тронула такая посадка, что когда я вышел в салон, отовсюду посыпалось обильное «спасибо»; я постарался поскорее прошмыгнуть к выходу, было неловко. Обычно пассажиры не шибко щедры на благодарное слово, и я по проходу иду, глядя себе под ноги, как бы не запнуться за что. А тут меня поразило: все же люди понимают и ценят мастерство.

Ну да нечего хвастать, мастер. Завтра же выпорют, у нас не заржавеет.

В газетах массовая критика всего. Вскрываются дикие вещи. Читая это, просто удивляешься: а чем же это мы так сильны? Как это проклятый Запад еще не раздавил нас?

Вот передают: на утверждение новой оправы для очков (за рубежом это недельный срок) у нас требуется собрать 64 подписи в 11 министерствах и ведомствах — в течение года. Куда же дальше-то идти.

Я иной раз ною, дурная черта характера. Но вот каждый день, уже несколько лет, я езжу мимо строящегося моста через Енисей. Что чувствует любой его строитель? То дело стоит из-за плохого планирования, то из-за нехватки чего-то, раствор бар, кирпич йок, то какие-то свои, специфические трудности.

Но пройдет полгода, может, год, человек оглянется и скажет: вот — я построил этот мост. И он переживет и меня, и детей моих. Вот — мой труд, вот моя польза людям, вот — главное! А мелочи, неувязки, неизбежны везде.

Так и моя жизнь. Главное — мое Дело, летная работа. Оглянусь и спрошу себя: а много ли я сделал для людей?

Через три недели я встречусь с выпускниками-одноклассниками в нашей старой школе, через 25 лет после выпускного. Честно, мне не стыдно будет взглянуть им в глаза. Дай бог каждому так поработать, как довелось мне, и так много сделать, и так гордиться своим Делом. Уж я-то не скажу: «да вот… тихонько себе ковыряюсь…» Я не ковыряюсь, мною дыры не затыкают, я не на побегушках, не пришей-пристебай, не числюсь где-то, не примазываюсь. Вот это — работа! Вот это — место в жизни!

Я — пилот. Завидуйте!

7.05. Позавчера вернулся из Камчатки. Летал туда самостоятельно, как ни странно. Да, собственно, странного и нет: какая там рыба в мае. Вот когда пойдет новая рыба и икра, тогда проверяющие будут рвать этот рейс.

В рейсе этом утомляет посадка и сидение в Якутске. Вот уж

дыра. Взять хоть Магадан: кажется, край света, а организация дела там прекрасная. Якутск же для меня всегда был символом старья. Все там старье: и вокзал, и полоса, и техника в аэропорту, и сам город. И такое впечатление не меняется ни от того, что уже сдана новая современная полоса рядом со старой, ни от того, что рядом со старым деревянным вокзалом налепили ряды новых, барачного типа, сараев и казарм. Полюс холода явственно чувствуется во всем, а главное — в работе. Никто никуда не торопится. Единственный наш большой самолет отнюдь не бросаются обслуживать вперед всех. И стоянка здесь запланирована большая — из расчета на якутский темп работы, что ли. Всем на все наплевать, хуже Львова. Сидишь, ждешь, зла не хватает, а сон наваливается, натекает… а ночь идет себе.

В этот раз затуманил Магадан перед восходом солнца, и пришлось скрепя сердце задержать рейс на часок. Прогноз был летный, но фактическая погода — туман 200.

Для порядку посидели час, коротая время за анекдотами в штурманской. Туман в Магадане не рассеивался, но солнце там взошло, ветерок был не с моря; опыт подсказывал, что это не заток языка с воды, а радиационный туман, а значит, скоро рассеется, и пора, пора вылетать. Дал команду сажать пассажиров, рассчитывая, что взлетим через час, и если, вопреки ожиданиям, к прилету все еще будет туманить, уйдем в Елизово, отдохнем свои 12 часов, а немногочисленных магаданских пассажиров завезем на обратном пути, благо, загрузка небольшая, хватит места.

Или уж ждать здесь, пока рабочее время кончится?

Якутск сажал пассажиров два часа. За это время погода в Магадане прояснилась, и мы быстренько перепрыгнули через горы. Рабочее время было на пределе, но образцово-показательный, на краю света расположенный Магадан не дал и рта раскрыть, упреждая самые благие наши намерения, и через час с небольшим мы уже воспарили над магаданскими сопками и взяли курс через Охотское море на Камчатку.

Хотелось спать, солнце било в глаза, уже и в Красноярске наступило утро, и я, каюсь, провалился на пятнадцать минут, как раз на столько, чтобы, проснувшись, увидеть на краешке экрана берег Камчатки. Пора было готовиться к снижению.

Погода звенела, заходили визуально. Я лениво шевелил рулями, разглядывая красоты Авачинской бухты; солдатик на пеленгаторе надрывался, давая нам «прибой», но это не мешало благостному настроению, предвкушению уже недалекого отдыха. Кричи, кричи, солдатик: служба идет…

У земли был сдвиг ветра: трепало, кидало, стаскивало, — но

это Камчатка. Сел, никуда не делся, а спина высохла уже на пути к гостинице. Волочил ноги и с внутренней улыбкой вспоминал, как, впервые идя с завода, чумазый, с грязными руками (чтобы все видели — рабочий!), напевал: «Я шагаю с работы устало…» То была не усталость, а баловство.

А здесь надо было еще ехать за какой-никакой рыбой в Петропавловск, набегаться, натаскаться, а уж потом добраться до кровати и упасть, совсем без сил, и спать беспробудно до самого подъема, с чувством удовлетворения, что рейс окупился, что добыл необходимое.

Рейс не окупился, потому что из-за нашей задержки мы примчались на такси к «Океану» через десять минут после закрытия: в воскресенье он работает до 16 часов. Плюнули, купили в ближайшем гастрономе соленущей горбуши и вернулись в Елизово.

Позарился я в местном магазине на любимые конфеты «Кара-Кум», взял по полкило: биробиджанской и хабаровской фабрик. И зря. Евреи крадут сахар и заменяют его, по-видимому, соей, а хабаровчане, наоборот: кладут сахару много, а вместо ореха какой-то горелый желудь. Это тебе Дальний Восток, а не Ленинград.

Думаю, любимые конфеты будут долго валяться у меня в серванте. Попробовал закусить ими наперсток коньячку (да простит меня Горбачев) — получился тот редкий случай, когда два хороших вроде компонента, соединившись, дают дерьмо. Может, это вклад биробиджанцев в борьбу за трезвость, на чуть более высоком, чем «Агдам», уровне.

Назад долетели без приключений, быстро, все посадки удались, сэкономили 4,5 т топлива, и в восемь утра я, дернув коньячку, уже был в постели и проспал до 14 часов.

А вчера слетали в Благовещенск с разворотом. Я этот рейс люблю. Хоть и встаешь в 4 утра, зато в 6 вечера уже дома. Согласен был бы летать туда через день, по 10 рейсов в месяц: 65 часов. На Камчатку теряешь трое суток, учитывая отдых до и после, а налет 11.30. Правда, Благовещенск нынче получился с задержкой, вернулись ночью.

Самый высокий КПД у дневных рейсов с разворотом. Хуже ночная Москва или Хабаровск, там приходится терять на сон день до и день после ночи. С утра на дачу после рейса уже не поедешь, так, переводишь дома день до вечера.

Вот и сегодня: ночной Норильск. Я спал до 10 утра, отдыхая за вчерашний недосып, а через несколько часов надо ложиться спать перед Норильском. Но такова судьба пилота лайнера. Это на Ан-2 летчики спят ночью.

В Благовещенске, сидя в штурманской, я тепло гляжу на мальчиков, вторых пилотов Ан-2, старательно рисующих заостренной спичкой барограммы и считающих на линейке безопасную высоту. Вот таким же был и я лет двадцать назад. А они поглядывают на мои погоны, на седые виски, и мечтают… Так вот незаметно стал я мэтром, занять место которого с затаившимся дыханием согласен любой из этих зеленых мальцов с ребячьей шейкой и полутора лычками на узеньких плечах. Долетаете ли вы до моих лет? Спите, спите ночью, берегите здоровье… и для женщин своих тоже.

В штурманской разговоры о повышении пенсии летному составу. Вроде уже точно кто-то где-то чего-то слышал: с 45 лет значительное повышение…

Сколько существует аэрофлот, столько и обсуждается эта голубая мечта пилота: чтобы пенсии хватало, чтобы на земле не унижаться.

Не знаю, хватит ли меня еще на три года, но если окажется так, что с 45 лет пенсия получится рублей 150, имеет смысл до нее долетать. Если же пенсия увеличится всего на несколько рублей, то и жалеть не стоит, и вылазить из шкуры за несчастный червонец нет смысла. Но каково мальчикам с тонкими шейками. Им на новой технике и в новых условиях до 45 не долетать. Это не на Ли-2, где люди держались и до 64 лет, их силой выпихивали на пенсию.

Тех, кому под 50, эти вопросы не волнуют. Им, связавшим всю жизнь с полетами, терять нечего, и на земле им делать нечего. Сомневаются и волнуются сорокалетние, у кого еще есть надежда начать на земле новую жизнь.

Во всяком случае, я настраиваюсь на работу на ближайшие годы. И с точки зрения пенсии, и с точки зрения устройства Оксаны, надо еще полетать. Слава богу, на «Ту» я уже седьмой год, из них четыре — командиром. Недоспать еще ночей двести, а там видно будет. Итак, порог мой — 45 лет, было бы здоровье.

14.05. Слетали в Ростов. Отдохнули, отоспались. Полеты нормальные. На обратном пути при заходе в родном порту с прямой откуда-то влез перед нами Ил-62, и мы заспорили: выпускать ли заранее шасси и механизацию, чтобы отстать от него, или все же он и так успеет сесть, развернуться на полосе, дорулить до 3-й РД и освободить полосу.

Я был за перестраховку, хотел за 40 км выпустить шасси и подвесить самолет: все-таки дистанция 18 км — не так уж и много, а известно, как медленно разворачивается огромный лайнер после посадки.

Леша считал, что выпускать шасси рановато: успеем и так.

Встал вопрос: власть употребить или же дать возможность и ему, и мне убедиться. На худой конец, уйдем на второй круг, сожжем тонну, но экономия у нас и так большая. И я решил выждать.

Леша, молодец, дождался, пока Женя построит S-образную змейку, чтобы еще отстать, а потом уже оперативно ощетинил и подвесил машину.

В результате дистанция хоть и сократилась до 13 км, но расчет оправдался: борт освободил полсу за полминуты до нашей высоты принятия решения.

Мой вариант дал бы запас километров пять, а это 200 кг сожженного топлива при выпущенных шасси и закрылках. Так что в данном случае оказалось выгоднее не рубить сплеча.

Все набиваем руку. Так, по крупицам, вырабатывается летная интуиция.

В Челябинске садились в сильный ветер, дувший прямо по полосе. Обещали порывы до 20, но в момент посадки было всего 14 м/сек. И все же, как только я за 50 м до знаков поставил малый газ, машина тут же и плюхнулась.

Ветер есть ветер. Он выбирает все запасы. Без ветра мы бы просвистели метров двести, а тут только успел чуть подхватить, как уже покатились.

Мы настолько привыкли к боковому ветру, что справляемся с ним уверенно, зная все его подлые качества и используя против него преимущества нашей аэродинамической схемы. И так же отвыкли от ветра в лоб: как-то так получается, что все полосы лежат не в розе максимальных ветров (уж как проектировали их — наверно, как наше Емельяново). Поэтому и опасен сильный встречный ветер: порывом может и подбросить, и присадить до полосы.

20.05. Все последние дни живу в подготовке к предстоящей 24-го встрече выпускников. Мечтаю… И хотя опыт жизни подсказывает, что обычно мечты разбиваются о прозу жизни, что все будет проще и приземленнее, все равно, как-то готовлюсь к прекрасному. Что я скажу, что приобрел за эти годы? Чем поделюсь, что передам, что главное? Двадцать пять лет — это много. Какими мы стали?

Но мечты мечтами, а жизнь продолжается, и сегодня даром пропадает день — сижу в резерве. Если никуда не поднимут, то завтра свободен. День пролетит в последних хлопотах, а вечером улечу в Москву, постараюсь уехать в ночь харьковским поездом.

27-го уже с утра снова резерв, надо успеть вернуться. Спасибо, хоть и с хлопотами, но сумели мне в эскадрилье найти

окошко в полетах.

Вчера слетали в Благовещенск. К моменту возвращения рейса в Красноярск (12.00) наш аэропорт как раз открывался после ежедневного двухчасового ремонта полосы. Надо учитывать ветер на эшелоне, чтобы, соответственно, поточнее назначить время вылета из Благовещенска.

В этот раз ветер на высоте был сильный западный, и мы рассчитывали пройти обратно за 3.30. Соответственно, вылет на 8.30. Так и взлетели.

Все бы хорошо, но опыта полетов с подгадыванием точно к определенному времени у нас нет, да и неоткуда ему взяться: летаем чем скорее, тем лучше. Вот и на этот раз: при подлете к Богучанам оказалось, что ветерок нам в лоб чуть ослабел, и расчетное время прибытия получалось в 11.55. Ну что: затянули газы, подвесили машину, начали снижение пораньше. Учитывая, что самая сильная струя где-то на высоте около 9000, переползали эту высоту долго, снижаясь всего по 8 м/сек, чтобы нас притормозило.

Долго, очень долго снижались, до того долго, что еле хватило терпения: Леша так и порывался снижаться с разгоном. В конце концов, потеряли эти пять минут, даже шесть, спохватились, и дальше, разогнав машину, снижались как обычно, на скорости 575. Сели в 12.01, перелетав против обычного пять минут. Сэкономили 4 т топлива. Полтонны из них подарили следующему экипажу: им до Москвы пилить против струи, не помешает.

28.05. Слетал в Волчанск, встретился. Встреча получилась даже лучше, чем ожидал. Из 31 выпускника приехало 27! Даже и не мечтал о таком счастливом дне в моей жизни. Впечатлений слишком много.

Но так как дневник мой освещает, в основном, работу, то скажу лишь, что встреча отчетливо показала мне мое место и роль в жизни. Каждому человеку надо оглянуться в середине пути.

Вчера слетали в Благовещенск. Это мой постоянный рейс. И на этот раз: обычный полет, только на взлете обратно мешала гроза, надвигающаяся из-за границы. Но мы сумели перехитрить ее и ушли, едва зацепив край дождевого столба: всего несколько капель размазало по стеклу.

Назад садился Леша. Сколько он ни производил посадок, всегда исключительно мягко — закваска старая, самолюбие и талант пилота. Но выравнивает одним махом и низко, так, что я через раз хватаюсь за штурвал. Я так в себе не уверен, перестраховываюсь. Конечно, разложить машину я не дам, разве

что дело закончится козлом. Но уже скоро год, а бог миловал. Такой вот у него почерк, и зачем мне этот почерк старому пилоту ломать. Надежный пилот, осмотрительный, старый волк.

Вышел указ о борьбе с нетрудовыми доходами. Много-много слов. Но начинать-то надо с тех, у кого многоэтажные дачи, «Волги», золотые унитазы, — так ведь они сами-то и должны начать эту кампанию. У Рашидова покойного какая дачка была? Ох, что-то не верится мне, что сильные личности начнут шерстить всяких крупных деляг. Ведь деляги эти добывают им золотые унитазы, прочие недоступные блага, устраивают детей в престижные институты, престижно же потом распределяют на работу, радеют за престижных знакомых, выручают, когда их детки нагрешат… да что говорить. Мафия.

Если и зацепят кого, так всяку шерсть: торгашей, автосервис, службу быта, рынки. Но и то хлеб, все ж легче станет дышать.

Я бы все-таки ввел поголовно декларации о доходах. Но разве ж заведующий базой сможет втиснуть жадное свое брюхо в прокрустово ложе декларации. Нет, это сложный вопрос, и, пожалуй, тут как нигде власть имущие боятся перегнуть, потому что в жизни везде власть в руках у людей, которые ее используют отнюдь не для аскетического образа жизни. А у них — опыт руководства, они пашут, правда, пашут, считая, что за эту каторжную пахоту они имеют право на навар.

Очень это сложно. Тут принцип может и навредить.

Ладно, посмотрим, как прижмут хотя бы торгашей. Как купленный-перекупленный работник народного контроля, ОБХСС, или прокурор, будет применять к ним санкции. А некупленного или купят, или уйдут.

Мне трудно представить честного-пречестного контролера, единственное чадо которого устраивает в престижный вуз скромный заведующий базой. Трудно представить мне, что этот самый контролер будет дотошно проверять эту базу. Я уже объяснил почему. Судьба ли единственного ребенка, возможность ли приобрести давно лелеемую в местах дорогую вещь, — торгаш найдет болевую точку, найдет и умело надавит, и купит тебя с потрохами, контролер. И ты умело обойдешь то, что обязан был найти на той базе.

30.05. Вчера слетали в Норильск, нормально. Назад садился Леша, в болтанку: еле слышная посадка, но ощутимое опускание передней ноги. Я и туда, и обратно почему-то плохо видел расстояние до бетона: касание казалось мне преждевременным, неожиданным. Это иногда бывает, но причины назвать не могу. Вот поэтому я всегда и подкрадываюсь к полосе.

2.06. Камчатка. Похоже, за мной закрепляют эту некогда престижную трассу. Конечно, не без некоторых издержек. Надо завезти экипаж для смены, т. к. началось лето, увеличилась частота рейсов. И вот мы везем Хатнюка, он погонит рейс обратно, а нам сидеть три дня в Елизове и ждать смену. Ну да отдыхать — это не летать. Посидим, полежим, отоспимся. Я предложил ребятам жить по красноярскому времени, чтобы не сбивать биоритмы; по крайней мере, мне так легче. Согласились.

Зимнее расписание в переходный период неудобно тем, что к моменту посадки в Якутске в Магадане начинается предрассветный туман, и поневоле делаешь задержку. И в этот раз пришлось задержаться на три часа, которые мы с экипажем Хатнюка проспали в новой гостинице. Проснулись с трудом: по красноярскому времени 5 утра — самый сон.

Нам было легче, чем Хатнюку: ему-то по прилету в Елизово тут же гнать рейс назад, а у нас впереди трое суток отдыха.

В Магадане сели уже утром 1-го. Новое расписание вступило в силу, и пунктуальные магаданцы перенесли вылет рейса на три часа, согласно этому новому расписанию. Естественно: у них уже давно проданы билеты на Камчатку на это новое время. Пришлось в ожидании валяться на креслах в салоне, но задремать не удалось. Если бы еще в этом долбаном-передолбаном Якутске знать заранее, что в Магадане уже заложена законная задержка, то зачем бы нам вылетать в Магадан с первым улучшением погоды. Спали бы себе ночь в Якутске. Пассажирам все равно, где толкаться, но ведь только где-то приткнулись, задремали, как уже посадка, и снова на ногах, у стойки, на досмотре, в накопителе. И в Магадане то же самое.

В Елизове новость ждала уже Хатнюка. Цепная реакция разгильдяйства в Якутске продолжалась: там на обратный рейс продали билеты по старому расписанию, и Якутск слезно умолил Москву разрешить, только 1-го числа, выполнить рейс по старому расписанию, т. е. с отдыхом экипажа 12 часов в Камчатке. И Хатнюки пошли с нами спать.

Потом, естественно, в Магадане наступил вечерний туман, и экипаж сперва дернули на вылет, а потом снова отправили спать, и улетели они лишь утром.

Я не знаю, каким образом влияют выдуманные человеком часовые пояса на эти самые биоритмы, но красноярский режим здесь не особенно помогает: клонит в сон все время. Вроде бы, как я уже говорил, моему желудку привычно жить по заведенному распорядку, и ему не видно камчатских сопок, а вот поди ж ты… Как-то чувствуется, что здесь уже пора спать, а ведь у нас дома еще только шесть вечера.

5.06. Самолет пришел вовремя, стали готовиться к полету, и тут выяснилось следующее. В Магадане погода близка к минимуму: низкая облачность и прогноз на пределе; Елизово же по прогнозу еле-еле натягивает быть запасным. Магадан так неудачно расположен для тяжелых самолетов, что до ближайшего запасного — Якутска — 1200 верст, полтора часа полета; на эти полтора часа, помимо топлива на полет от Елизова до Магадана, надо брать дополнительно 11 тонн керосина, тогда не пройдет загрузка.

До Камчатки (Елизова) от Магадана 900 км, брать запасным его тоже не очень приятно: погода может измениться в любой момент, — а куда денешься, других нет. И так видно, что погода здесь на пределе, так что запасной вшивенький. Но по бумагам, юридически, подходит, а уж, не дай бог, придется — сядем и при худшей погоде.

Второй вопрос, давно волновавший меня, был вопрос аварийной посадки в Елизове на случай пожара на взлете. Я всегда продумываю вариант захода, исходя из конкретных условий. А в Елизове они таковы: кругом горы, рядом Корякская сопка высотой 3,5 км, везде ограничительные пеленги, а высота облачности едва ли 150 м.

Тщательно обсудил с дежурным штурманом возможности: и малым кругом, и стандартным разворотом на 180, и по визуальному маршруту, и с использованием системы посадки. Вызвал немалый интерес у местных пилотов, готовящихся здесь же к полетам.

Не думаю, чтобы они упрекнули меня в излишней осторожности, боязни и т. п. Каждый из нас думает об этом, каждый намечает варианты, ну, а я стараюсь предусмотреть все до мелочей.

Пилотирует правый пилот, я отвлечен на действия бортинженера, штурман заводит нас. В этом случае заход стандартным на 180 с использованием локатора — хуже, чем по системе, т. к. говорильни в кабине и так много будет, а по стрелкам пилотировать легче, чем по командам с земли. Да и в данных условиях из-за наличия гор стандартный разворот пришлось бы выполнять слишком далеко: запросто успеем сгореть.

Левый круг с посадочным 343 растянут и из-за наличия гор слишком высок: можем не набрать высоту, опять же, много времени потребуется.

Правый малый круг, предназначенный для визуального захода Ан-2, располагается прямо у подножия сопки. Но там нет горушек, там безопаснее всего: земля ровная как стол, а что

облака — так мы всю жизнь летаем в облаках по приборам, самолет оборудован всем, и Леша справится вполне, Женя подскажет данные; к моменту выхода в траверз мы с бортинженером уже разберемся в ситуации, и я смогу взять управление сам либо контролировать заход Леши.

Мне возразили, что законный заход при пожаре — стандартным разворотом, с набором 650 метров по установленной схеме, аж за теми вон горушками, и что мне запретят вправо. Я засмеялся: да кого же я буду спрашивать, если приму решение, самое разумное в данной ситуации, но противоречащее тупой инструкции. Ее же писал штурман. Он все правильно просчитал, нарисовал, учел высоты, курсы, радиусы, пеленги и т. п., а я руководствуюсь здравым смыслом, плюс те же высоты, радиусы, курсы и пеленги.

Он так понимает, что вблизи высо-о-окой горы нельзя летать в облаках. А я говорю: согласен, летать там нельзя, а спасать свою жизнь — можно. А вот там, где разрешено летать в облаках, стоят не такие высокие горы, как эта сопка, но надо набирать 650 метров на двух двигателях — летом, по 2 метра в секунду, — а сразу влево ведь не отвернешь — вот она, горушка-то, ее и сейчас в окно видно. Пока наскребешь эти 650 метров, по инструкции, уже сгоришь: 300 секунд — это те самые пять минут, за которые сгорело управление у Фалькова.

А против инструкции — сумеем крутануться вокруг пятки, набирая высоту 400 метров, там, где нельзя летать в облаках. Страшно, конечно, что вулкан рядом, но не страшнее пожара. Реально надо мыслить. А победителей не судят.

Мальчики умолкли, переваривая, а я все ковырялся: не поспешно ли, не апломб ли, не гонор, не самоуверенность?

Думаю, нет. Леша выполнит спаренный разворот на двух двигателях не хуже меня, будет аккуратно наскребать высоту, температура не очень высокая, взлетный вес приемлемый, два движка потянут, прижмется к полосе поближе, от сопки подальше; Женя будет контролировать минимальное боковое, рассчитает траверз привода; они будут в двенадцать глаз следить за кренами и радиовысотомером, за скоростью и курсами, за радиокомпасами и боковым удалением, и связь вести. А я, обернувшись, буду контролировать действия бортинженера. А там — погашен ли, горит ли — я уж точно буду знать, что закрыт именно тот кран, что работают именно вот эти два, а тот стоит, соображу, какие неприятности сулит отказ того и другого, и третьего, и пятого, продумаю действия, а уж потом спрошу боковое, сколько осталось до траверза, как механизация, шасси, скорость, высота, ветер, частоты, готовность земли. Может, даже

успею предупредить пассажиров о вынужденной посадке, проводников — о готовности действовать по аварийному расписанию, а уж потом возьму штурвал. Но зато я буду твердо уверен, что машина движется по самой оптимальной траектории и успеет приземлиться за четыре минуты.

И так — каждый полет.

Взлетели, пробили облака, выскочили в яркое солнечное небо. И пошла спокойная работа. Все вопросы, связанные с возможным отказом на взлете, канули, утонули в море новых задач и полетных проблем. Начались подсчеты: сколько проходит топлива, какая транзитная загрузка, какой предполагается ветер и расход на следующем участке полета, сколько заправлять. Не успели оглянуться — уже в локаторе берег, уже в зоне Магадана, пора готовиться к снижению, а там облачность на пределе… так, откладываем все расчеты до земли, а там решим.

Все равно, суетливая обстановка: задергала земля насчет загрузки, заправки, — тоже волнуются о судьбе рейса. И так — до четвертого разворота, пока самолет долго полз в тяжелых водяных облаках над хребтиной: все разговоры, разговоры…

Спокойнее всех вел себя Леша: он пилотировал. Оказывается, самое спокойное дело в нашей летной работе — пилотировать в сложных погодных условиях. Зашел великолепно, полоса открылась на 60 м, а уж сел… Ну, специалист! И сразу схлынула суета. Правда, земля снова затеребила, но мы выключились и оставили все до АДП. Как-то безболезненно констатировали факт, что облачность вслед за нами опустилась прямо до земли. Обычная Лешина посадка, отличная, на 8. Вот вам и второй пилот.

В АДП уже выписывали нам путевку в профилакторий и договаривались, на сколько дать задержку. Но оперативно прибежал из перевозок Леша с данными о не очень большой загрузке; забрезжила надежда, что можно залить еще несколько тонн горючего, а значит, можем рассчитывать запасным Якутска не закрывшийся Магадан, а далекий Благовещенск. Я тут же заказал прогноз, Женя прикидывал кратчайшее расстояние, Леша считал заправку и загрузку, учитывал ограничения, и все вместе искали мы лазейку, куда втиснуть столь необходимые нам, но не проходящие две тонны керосина. Еще и еще раз уточнили прогноз ветра, Женя урезал расход на полтонны, учли вес, температуру, умение экономить в полете, сманипулировали остатком топлива — и пролезло! Правда, взлетный вес пришлось брать чуть больше, из расчета посадочного в Якутске не 78, а 80 тонн, но это наша узаконенная лазейка.

Окончательно все проверили, уточнили, я убедился, что если вдруг уйдем из Якутска на Благовещенск, топлива нам туда точно хватит, — и только тогда доложил в АДП, что вылетаем, требуется дозаправка. Леша сбегал на самолет, предупредил бортинженера, мы с Женей уточнили прогнозы.

И тут уперлась тетя-центровщица. У нас, мол, так не летают, а вы летаете. Пришлось демагогически напомнить ей о перестройке и ускорении и взять ответственность на себя, поставив свою командирскую подпись на центровочном графике. Уговорил.

В Якутске, кстати, погода звенела, и ни о каком уходе на запасной не было и речи. Но таковы наши правила, написанные кровью.

Привели пассажиров, оказалось, что еще можно полторы тонны загрузки взять, и Леша потребовал загрузку: людей, желающих улететь, в вокзале было достаточно. Тут же и подвезли их на автобусе (умеет-таки Магадан работать!), под ворчанье проводниц, абсолютно, кстати, не заинтересованных в увеличении производительности и не имеющих особого желания кормить еще несколько лишних ртов, а главное, принимать и считать дополнительное питание на них, — усадили, пересчитали, захлопнули дверь, трап отошел.

Мы вырулили, практически в тумане, сочащемся водой по лобовым стеклам, разогнались по мокрой полосе, и через несколько минут начался наш отдых: полет, по сравнению с земной суетой, есть блаженство.

Домой долетели нормально, выполнили идеальный с моей точки зрения заход с прямой, на малом газе, по пределам, без всяких запасов; Леша сел как всегда.

Автобус привез нас в полпервого ночи, и мы долго бы ждали такси, отнюдь не горящих желанием везти троих летчиков за рупь в Зеленую Рощу, — да вывернулся из-за угла этот же автобус, водитель которого использовал получасовой перерыв для того, чтобы за пятерку отвезти пассажира в Рощу; он подхватил и нас, и мы с радостью отдали свои рубли человеку, использующему государственный транспорт в качестве источника личной наживы. Спасибо доброму человеку, дома еще успели поспать ночью, а сегодня в ночь нам предстоит Москва с разворотом, и мне принципиально важнее за рубль поспать, а не воевать с любителями наживы.

В «Воздушном транспорте» делится опытом экономии топлива туркменский летчик Ясаков. За год он экономит 150 тонн топлива. Но для него экономия — дело принципа, возведенное чуть не в абсолют. Я, конечно, экономлю вдвое меньше, но и не

ставлю экономию во главу всей работы. Нередко и подаришь полтонны товарищу, которому далеко лететь.

Мне интересно услышать мнение коллеги по интересующему нас обоих вопросу, его отношение к некоторым аспектам нашей работы.

Итак, слагаемые экономии по Ясакову.

1. Запуск в зависимости от обстановки.

Знание этой обстановки от нас не зависит: диспетчер разрешил — я запускаюсь; ему виднее, а не мне.

2. Ни одной лишней минуты на предварительном старте.

Верно. Я тоже считаю минуты. Начало запуска — за 11 минут до времени взлета. Запуск летом — около трех минут, зимой — две. Готовимся к рулению и читаем карту две минуты. Рулить обычно 3–4 минуты по короткой полосе и 5–6 по длинной. Время руления определяется прогревом двигателей на малом газе — 8 минут с момента выхода всех двигателей на малый газ, т. е. восемь минут с доклада бортинженера «двигатели запущены» до взлета. Подрулишь раньше — все равно ждешь минуту.

3. Руление.

Газ-тормоз — это удел неопытных. Тронулся с места, разогнал до оптимальной скорости и рулишь на малом газе. Обычно самолет в процессе руления стремится разогнаться, приходится даже подтормаживать. Соображать надо.

Согласен с Ясаковым: скорость руления определяет командир; если надо быстро — значит, быстро.

Но все это крохи в сравнении с экономией в полете.

4. Взлет на номинале.

Зимой, если малый вес, — безусловно да. Летом лучше на взлетном, из условий безопасности, но номинал ставить сразу после уборки закрылков, на высоте 200 м.

В сильную жару я взлетал редко, а автор, видимо, часто.

5. Скорее разогнаться.

Я целиком и полностью за. Как и за максимальные крены на развороте, и за разгон скорости к концу разворота до 550. Набор на 550 или 575 принципиальной разницы не имеет, а отступать от рекомендаций РЛЭ 550 при наличии проверяющего на борту — неохота. Да и в нижнем воздушном пространстве лучше держать скорость 550, чтобы иметь в запасе несколько секунд при временных остановках на промежуточных эшелонах.

Что касается прогрева двигателей, то я его за четыре года выполнял всего несколько раз. Прогрев резко влияет на экономию, и я стараюсь его избегать, вплоть до того, что если дают -20 (ниже этой температуры, явно взятой с потолка, прогрев обязателен, хотя раньше этой температурой не лимитировались и

спокойно летали без прогрева) или чуть ниже -20, мы записываем -19 и взлетаем без прогрева.

Это преступно, скажет буквоед. Но иной раз стоянка всего час двадцать при -21, в штиль, масло не успевает остыть, а другой раз сутки стоял, при ветре и морозе -19, масло в агрегатах заледенело. Есть разница? А при -19 разрешено взлетать без прогрева. Но ведь прогреваем мы не турбину, а масло в коробке агрегатов, чтобы не срезало вал-рессору. Так что думать надо в каждом конкретном случае: нам же на этих двигателях лететь.

Застыли движки — прогрев необходим. Но когда дело в двух градусах и знаешь, что двигатель не успел остыть — взлетаешь смело.

Инструкция пытается охватить реальную жизнь мертвыми рамками, но все нюансы не охватишь, а тот профессор или, скорее, инженер наверху, что сказал: «Дадим ограничение, ну… э-э-э, минус двадцать пять… нет, для гарантии, лучше минус двадцать» — этот руководитель немножко перестраховался. Или я не знаю жизни. Да и наши инженеры тоже не дураки, и они на этом железе летают всю жизнь.

Так что прогрев можно не оговаривать.

6. О числе «М» на эшелоне.

Не знаю, куда летают ашхабадцы, зато мы летаем на полную дальность, и опыт у меня в этом немалый. Ясаков рекомендует везде и всегда держать М = 0,85-0,86 до самого снижения. Я считаю, что это слишком прямолинейно.

Кроме того, он рекомендует воздерживаться от высоких эшелонов, выше 10600. Объяснения смутные: да, на более высоком эшелоне получим большую скорость, но проиграем в длительном наборе этой высоты. Я же подозреваю, что здесь просто свойственная всем пилотам старшего поколения нелюбовь к большим высотам из-за облучения и пр.

7. Совершенно не упоминается ветер. Хотя умелое использование ветра как раз и дает львиную долю экономии, в сравнении с которой все вышеупомянутые составляющие — просто шерсть, детский лепет. Да, они тоже влияют — но… шерсть, мелочи.

У меня в основе всей экономии — ветер. Унюхать струю, учесть температуру на высоте, ее отклонения от стандарта, вес машины, ее летучесть (есть летучие, а есть «дубки»), угол атаки, — вот слагаемые, манипулируя которыми, удается — и то, далеко не всегда, — скопить желанную экономию. Но все эти слагаемые используются для достижения одной цели: найти свое попутное ветровое Эльдорадо, либо избежать встречной струи, или по возможности уменьшить ее вредное влияние. Тут и

предварительный тщательный анализ ветра и высотных температур у синоптика, и опрос в полете встречных-попутных бортов, и анализ возможного смещения струи в полете, а значит, глубокое изучение пересекаемых барических систем. Вот и слияние теории с практикой.

Теоретически, может, и невыгодно лететь выше: ведь набор будет более продолжительным, на номинале, расход увеличенный… Но когда вылезешь, выжмешь из машины все, — а ветер в лоб там, наверху, окажется, не прогнозируемые 140, а всего лишь 70 км/час, да еще лететь часа три с половиной, — вот тогда на практике убеждаешься, что выгоднее.

И за числом «М» следим строго: на длинных участках я никогда не держу более 0,84, да и то, все время уменьшаю по мере уменьшения веса. А уж в попутной струе вообще нет смысла давать газ: хватит и 0,81. Добавится каких-нибудь 5 минут за 4 часа полета, зато тонна в кармане.

Так что думать надо. Думать и все время проверять свои расчеты в полете. На коротких участках экономишь за счет малого веса: вылетаешь как можно быстрее на высокий эшелон, и нет смысла затягивать газы, т. к. при малом весе расход гораздо меньше. Но, конечно, и не на номинале же летишь. Желательный угол атаки в полете 4 градуса, вот его и добиваешься.

8. Насчет снижения.

Я с автором согласен: снижаться без интерцепторов, но начинать по возможности поближе к аэродрому, а снижаться до самого выпуска шасси без площадок, по пределам.

Правда, наши документы трактуются нашими начальниками однобоко: перестраховать себя, — но, слава богу, есть еще думающие пилоты, и я рад, что есть единомышленники, болеющие душой за дело, а не за свой холеный зад. Так что я — за снижение рациональное, энергичное, без ненужных пауз и задержек, на малом газе вплоть до входа в глиссаду.

Ясаков ратует за выпуск механизации в момент входа в глиссаду, а я так делаю всегда, и пока еще не ловили и не пороли. Я о таком снижении и экономии распространялся предостаточно и раньше, но в узком кругу.

Понравилось и прямое, откровенное его высказывание о заначке топлива. Да, тонна-другая лишней заправки никогда не помешает, и решать этот вопрос должен командир. А то в кабинетах спецы успешно складывают крестики с ноликами, а в полете иной раз ох как нужна эта тонна…

Жаль, что Ясаков не летал на расстояние 3600 км с узаконенным весом 100 тонн, да с заначкой, да против струи. А у нас долгий опыт таких полетов пока единственный в аэрофлоте.

И еще жаль, что в массе летчиков взгляд на экономию топлива вообще — отрицательный: доэкономимся — срежут норму, тогда налетаемся без топлива. Но я повторяю: экипаж должен научиться экономить для себя, иначе до той же Москвы не долетишь. Видывал я, как специалисты садились с остатком всего 4 тонны вместо полагающихся 6. У меня такой случай был лишь раз, осталось 4,5 т — из за моего же разгильдяйства: пустил полет на самотек. А в длительном полете в руках у командира, по крайней мере, тонна экономии, надо только все время следить самому и настраивать экипаж.

Вообще же, пилоты — те же работяги, а значит, подвержены тем же предрассудкам. Так было всегда: на новатора косо смотрят, потому что с ним неудобно, он копает под всех, шевелит, не дает спокойно жить. Диалектика.

А вот у меня мал опыт полетов в условиях высоких температур и плюсовых аномалий на высоте. Может, тут Ясаков и прав: если за бортом -35 и машина на эшелоне стоит крестом на углах атаки 5–6 градусов, то целесообразнее лететь на номинале и М = 086, но зато на угле атаки, близком к наивыгоднейшему. У нас как-то с Солодуном так и случилось, и пришлось слезть с эшелона, на котором машина никак не разгонялась.

В каждом полете думай и думай, а штампы и рамки хороши только в кабинете.

6.06. Вчера сорвалась Москва: заболела Оксана, и я отпросился у Медведева. Вся пулька летит к черту; чтобы компенсировать план эскадрильи, мне предложили сегодня в ночь Хабаровск, а завтра по плану снова ночная Москва с разворотом. Вот так в начале лета как получишь наркоз, так и на все лето: ночь, ночь, еще ночь… Но это моя судьба.

9.06. Слетал в Хабаровск, нормальный полет, на обратном пути слегка дремалось, но терпимо. Дома по прилету поспал два часа, через силу встал, размялся, вечером снова на два часа лег, уснул мгновенно. Полетели в Москву.

Экипаж Мехова, пригнавший нам машину из Благовещенска, подарил целых полторы тонны заначки, так что проблема топлива нас не волновала, хотя и предстоял полет в жару и с весом 100 тонн… по бумагам, а по существу — около 102.

Над Тобольском стоял стационарный циклон, медленно вращающийся против часовой стрелки. Лететь на запад, по логике, следовало севером, через Ханты, чтобы дуло в спину. Назад, естественно, югом. Но югом, через Новосибирск, платят меньше, а заначка позволяла и назад, против ветра, лететь

севером.

Самолет долго выгребался на 10600, кое-как наскреб эшелон и завис на номинале: за бортом было всего -40 против полагающихся 57. Пошли с расходом 7 тонн в час вместо обычных 6. Где-то к Хантам температура стала энергично падать, минут за 10 упала на 5 градусов; самолет полетел. Да и вес-то стал уже тонн 85 — чего ж не лететь. Я стал по миллиметру затягивать газы, и к Москве подошли с приличным остатком.

В Москве стояла жара, и нас предупредили о высокой температуре воздуха на кругу. Лето началось. Домодедово было в запарке, круг трещал от самолетов, и наши надежды на заход с прямой не оправдались. Сделали круг; я мучился с режимом двигателей: никак не мог подобрать нужные проценты в такую жару. Выпустил шасси и механизацию, в горизонтальном полете кое-как подобрал режим, стал снижаться по глиссаде. Стрелки уводили в сторону, и мы шли по обочине полосы. На земле мелькали маячки, в эфире стоял гвалт. В этом гвалте, в борьбе со стрелками, температурой и режимами, я не заметил, что севший впереди борт не успевает освободить полосу; ребята хором меня предупредили об этом, и мы едва успели настроиться на уход.

Уход на второй круг обычно всегда внезапен и поэтому нелюбим. Земля дала команду, я потянул штурвал на себя, одновременно сунув газы на взлетный, и тут же об этом пожалел: высота есть, вес небольшой, хватило бы и номинала. Но уход уже начался, убрали шасси; я все думал, не забыть бы как всегда о фарах, скорость была 280. И тут заклинило: какая машина, старая или новая, «Б» или «Б-2», уборка закрылков в один прием или в два? Замешкался, а чтобы скорость не росла, тянул на себя штурвал, вместо того, чтобы просто прибрать режим.

Вылетели на взлетном на высоту круга, скорость подошла к 300 — предел для закрылков на 45, и я, наконец, врубился: дал команду «Закрылки убрать». Леша, зорко следящий за скоростью, уже поставил рукоятку в положение «28», еще до моей команды, а когда скорость выросла до 350, тут же, не дожидаясь уборки по указателю в положение «28», поставил рукоятку в положение «ноль». А на старых машинах, если так сделать, стабилизатор сильно отстает по уборке от темпа закрылков, кабрирующий момент превалирует, и машина лезет вверх.

Команда от концевиков прошла и выполнялась железом по заложенному алгоритму, машина лезла на петлю, а я сунул штурвал полностью от себя, так, что наверно пассажиров оторвало от сидений. Все равно выскочили на 500 метров. Но зато фары убрать я скомандовал, не забыл.

Вот и весь эксцесс. Перегрузка зафиксировалась 0,3.

Мудаки все-таки эти конструкторы. Наворотили со стабилизатором. Опомнились только на серии «Б-2», там теперь все проще с этими моментами.

Зашли снова, мягко сели, плевались, перед пассажирами было стыдно. Экономия вся рявкнулась, осталось 7 тонн; записали остаток 5.

Развернулись и пошли назад севером, против ветра. Толива много, пассажиров 80 человек, хвост трубой… Влупили чуть не номинал… и от Горького меня серьезно засосало. Проснулся где-то на траверзе Перми, аккурат перед Березниками. Заставил подремать мужиков; один Женя не приучен к этому: боролся со сном и с автопилотом, уводившим вправо.

Я тоже заинтересовался этим явлением. То, что самолет кривой и просит триммера руля направления влево, я заметил еще дома на взлете. Но тут, отключив автопилот по курсу, увидел, что вышло уже за все пределы: надо либо дать триммер элеронов до упора влево, либо руля поворота, чтобы не тащило с курса. Шарик не в центре, значит, скольжение. Спросил у инженера разницу в баках: да, чуть больше в правых. Стали вырабатывать.

Так весь полет я и добивался, чтобы и шарик в центре, и триммеры нейтрально, и не уводило с курса. И пришли мы к выводу, что врут топливомеры по группам, и что, несмотря на одинаковые показания, разница в группах баков таки есть. Выработали из правых побольше, и все встало на место. Но записывать не стали, чтоб самолет прошел до Благовещенска. Пусть следующий экипаж в полете проверит, и если подтвердится, то по прилету на базу запишет и поставит машину. Мы предупредили и экипаж, и техмощу, чтоб имели в виду и готовились к замене машины.

Устали, конечно. Вечером ночной резерв, могут вполне поднять на ту же Москву или Хабаровск с разворотом… третья ночь.

Я поспал дома 3 часа, потом поехали на дачу. С дачи Надя завезла меня в аэропорт, я тут же свалился и проспал 11 часов мертвым сном. Повезло, на вылет не подняли…

Юра Шакиров ушел на пенсию, но ее ему пока не торопятся оформлять, ждут вот-вот изменений в Положении о пенсиях летному составу.

13.06. Экипаж И. не включил на взлете обогревы ППД, узнали из расшифровки. Был разбор, правда, без меня. По разговорам, штурману и второму пилоту грозит снятие с летной работы неизвестно на какой срок, а командиру — предупреждение о

неполном служебном соответствии. Но пока приказа нет.

Слетали в Сочи — рейс отдыха. Двое суток загорали и купались в море. Назад летели ночью, но не устали: сказывается недолгое время обратного рейса — пять часов с промежуточной посадкой, и уже как-то привыкли к сочинскому времени… Во всяком случае, это не Камчатка.

Из Сочи взял зайцами двух мальчиков-выпускников летного училища. После окончания Бугуруслана на Як-18Т их сразу отправили в Кировоград переучиваться на Ан-24. Или же они сразу учились в Кировограде, но, короче, добирались домой в Куйбышев через Сочи. Очень просили показать работу экипажа в полете, и я разрешил.

В полете поговорили, и вот что настораживает. Ребята приходят в производственный отряд вторыми пилотами на Ан-24, но летать не умеют. Собрать стрелки в кучу, да еще и вести связь, для них — непосильная задача. Сами признались. И вот такой пилот несет ответственность за безопасность полета наравне с командиром. Да его года два надо натаскивать по приборам, вбивать в голову наши непростые истины и законы, давать, в конце концов, просто летать побольше, пока у лучших, способнейших из них появится хоть какая-нибудь хватка. Но эту пару лет экипаж будет летать фактически без второго пилота. Все делает командир. Спасибо хоть, техника наша надежная.

Эта система устраняет, конечно, тот временной интервал, что гирей на ноге висел у каждого из нас в свое время, пока мы пробивались с Ан-2 на самолеты класса Ан-24. Сколько времени, в общем, ушло зря. Многие из нас по опыту и уровню подготовки были вполне достойны летать на Ан-24, но пока вырвешься с Ан-2…

Однако новая система, в основном, расчистила дорогу талантливым ребятам, а много ли их у нас? Судя по этим моим зайцам… И что делать им, обыкновенным, средним летчикам, которых большинство? Не дороговато ли учиться азам полета на Ан-24, Ту-134, постигая то, чему научились мы, летая над тайгой в зарядах на Ан-2?

Конечно, теорией они напичканы. Но полеты — это практика, это время. Я не представляю, как бы сразу после училища попал в экипаж, да в днепропетровскую или минводскую зону, с интенсивным движением, со связью, да в жару, да в грозу, да не дай бог, отказ… как со всем этим справиться желторотику?

Я прибыл в Енисейск, вторым на Ан-2, так Беловицкий сел со мной, закрыл шторкой и пролетал целый день — это командир объединенного отряда! Я накрутился тогда по приборам до полного одурения, но старался, конечно, показать товар лицом…

Дома вечером упал без памяти, уснуть не мог, ноги ревели. А ведь задача передо мной была поставлена одна: пилотируй! И по рекомендации Григория Степановича я не брезговал шторкой все лето, до зарядов, когда шторка стала не нужна, — а уж зарядам сдавал экзамен. И это все молча, над тайгой, практически без связи и без забот, набивал руку сколько влезет. На это ушли годы.

Как будут летать через пять лет эти вот ребята, какими придут ко мне вторыми пилотами на Ту-154, я не знаю. Но твердо уверен: лишний год учебы в высшем авиационном училище надо посвятить не материалистическому диалектизму, не интегралам, а пилотированию, желательно в рейсовых условиях, на руках, по приборам, со связью, локатором и т. д. Если уж выпускать их на Ан-24, Ту-134 и т. п. — раз время требует, — так выпускать специалистами, а не желторотиками, которые пилотируют, прыгая глазами сто раз в минуту с авиагоризонта на вариометр.

18.06. Пошла летняя работа. Из рейса в рейс, много ночи, но уже втянулся. Помня уроки прошлого, стараюсь спать впрок, и побольше, глотаю горстями поливитамины, не беру ничего в голову и настраиваю экипаж на взаимоконтроль.

Слетали в Норильск. Обычный, можно сказать, образцовый полет, не за что зацепиться памяти. Так бы и всегда.

Сегодня ночью вернулся из Львова. Мы этот рейс заказывали, потому что в этом спекулянтском городе польских корней легко утолить жажду обладания модными вещами. У меня наболело, как одеть Оксану, и я с удовольствием приобрел ей модные кроссовки и купил на рынке превосходное — я таких никогда и не видел — шикарное платье. Она сдает выпускные экзамены на пятерки, и я с удовольствием привожу ей желанное тряпье, и мы все рады, а дочь — в восторге.

Такие вот тихие радости тянут меня после тяжелого рейса домой, в гнездо, в семью. Сегодня мы с дочерью пели под пианино, мать подпевала, — редкий выходной вместе, в куче, в согласии.

Нет, поистине мы, летчики, мужчины, уходим в небо, чтобы вернуться на теплую землю. А где же набраться сил и духа.

Ночью садились в Уфе. Над полосой в свете утренней зари виднелась прозрачная полоска тумана, огни сквозь нее просвечивали. Коварен этот приземный туманчик, когда вскакиваешь в молоко на самом выравнивании. Но и мы не лыком шиты: норильская школа посадок вслепую работает. Знаем, умеем предвидеть и бороться.

Подкрался к торцу, предварительно сняв триммером усилия со штурвала, чтобы не было тенденций, не повело машину;

выравнивал плавно, под отсчет Жени, заранее уменьшил вертикальную над торцом; все было видно, и вдруг — молоко… Замер, отсчитал «раз-два-три», чуть добрал и зажал управление: все сделано, жди. Легкий толчок левым-правым колесами, плавно опустил ногу, и выскочили на свет божий.

Все-таки кренчик левый создался, на секунду, один градус, но этого перед касанием не избежать. Главное при такой посадке — быть уверенным, не дергаться, и никуда она не денется. Женя четко читал высоту по РВ-5, Леша следил по приборам, чтобы я не потянул куда не надо рычаги (это уж старые вторые пилоты соблюдают железно, не дадут испортить посадку), ну, а мое дело было — строго выдерживать ось перед выравниванием и подкрасться с малой вертикальной скоростью. Бортинженер здесь — тылы.

Вот экипаж.

У Леши появилась тенденция: если машина перелетает знаки и не садится — продавливать воздушную подушку и сажать силой. Когда получается, а когда и не очень. Все это в пределах пятерки, но не очень приятно, когда и скорость падает, и машина нос уже опускает, и выровнял чуть выше (правда, Леша обычно выравнивает ниже), и еще штурвал чуть отдает от себя. Так ведь можно и на три точки грохнуться. Но он как-то все-таки умудряется посадить ее нормально.

Я досаживаю машину лишь при полной уверенности, что колеса несутся на 10–15 сантиметров над бетоном, и скорость лишняя еще есть, — и то, это только на горячей полосе, которая держит.

Во Львове готовились к вылету в спешке. Самолет нам задержался, и нас подняли на вылет на пару часов позже. Кто-то что-то перепутал, оказалось, что через 20 минут уже пора взлетать, пассажиры сидят.

Я прежде всего оформил задержку поздним прибытием самолета — теперь с нас взятки гладки, — а потом все же пришлось торопиться. И запустились, не прочитав контрольную карту перед запуском. Хорошо, Женя перед выруливанием вспомнил и прочитал все подряд, а мы все проверили на всякий случай.

Назад долетели без эксцессов. В Уфе немного пошарашились в засветках, с отвратительным локатором (потом записали замечание); мешал попутный Як-40; у нас была задняя центровка, и Леша немного дергал машину, снижаясь ступеньками. Я контролировал ситуацию. Но заход получился суетливый, нетипичный.

Дома садился я, с малым весом, подвел ее на минимальной скорости, без запаса, и машина села с едва заметным, но толчком.

Пролетал июнь. Сравниваю с тяжелым прошлогодним июнем. Тогда была хроническая усталость, нервотрепка с талоном, задержки из-за топлива, плохое планирование. И настроение было — хоть увольняйся.

Сейчас же — нормальная работа. Машины есть, топливо есть, задержек нет, планирование терпимое. Вот — человеческий фактор. Создай летчику сносные условия — чтобы всего лишь нормально (пусть и много) работать, — и за уши не оттянешь от штурвала.

27.06. На выпускной вечер Оксаны я заранее, за месяц, попросил выходной. Но видимо, такова уж судьба пилота, что выходной в аэрофлоте летом можно получить только на собственные похороны. Какие-то колеса не так провернулись, и вот сижу в Ростове. Вчера мои женщины весь день трепали мне нервы, и ради такого дня поспать перед вылетом не пришлось. В полете засосало минут на десять в районе Волгограда. Долетели нормально.

В последних рейсах у меня бортинженером летал стажер с инструктором, а в этот рейс мне вернули Валеру Копылова. Несмотря на демагогические утверждения летных начальников, что нас с ним уже вместе ставить нельзя без провозки с инструктором — мол, он привык уже к другому экипажу, — все же поставили нас вместе, потому что тренажерный срок у нас один и истекает через два дня. Все можно сделать, если это надо начальству.

А я с удовольствием ощущал в полете, что сзади спина надежно прикрыта. Что и говорить: слетанность нужна.

1.07. Тренажер, раздолбанный донельзя, вызвал во мне чувство отвращения. Пятница, вечер; мы побазарили с инструкторами о том, о сем, для порядку сделали три полета, причем, курсами управлял Леша, а я, как всегда, боролся с тангажом. Нас даже не поджигали: и так хватало работы — просто лететь и попытаться просто зайти на посадку. С тем и вылезли. Кому и зачем такой тренаж нужен?

Когда летели еще в Ростов, перед Челябинском возникла ситуация, аналогичная той, когда меня надрал ленинградец в Чите.

Мы сошлись над Курганом: я — с севера, а ростовчанин догнал меня по новосибирской трассе и повис километрах в двадцати сзади. Меня для интервала снизили до 8600, а он остался на 10600, и тут же висел на 9600 Ил-76. И вот слышу, однотипный просит снижение, и Челябинск ему разрешает, разница между нами 15 км, а он уже пересек 9600. Нам еще две минуты до снижения, мы впереди, но если ростовчанин пересечет наш эшелон, то нам — круг, а ему — с прямой. Ну, наглец. Я тут же запросил снижение, и диспетчер притормозил его на 8600, а мне разрешил снижаться, и дальше уже все шло по закону. Мы сели первыми, успели освободить ему полосу, и он сел тоже без круга.

Потом сошлись на метео, и ростовчанин, не глядя мне в глаза, что-то бормотал в оправдание, хотя не я, а совесть его заставляла говорить. А на дурачка, глядишь, угнал бы меня на второй круг.

Вот же стремление: надрать ближнего. Спортивный азарт какой-то. Ладно, простил я его. Сам-то тоже не упустил бы свое.

Назад летели ночью, и от Челябинска я задремал еще в наборе высоты, чего себе никогда раньше не позволял. Проснулся через час, над Омском. Все же хроническая усталость летом.

Красивое небо перед восходом: цвет его гармонировал с подсвеченным бирюзовым авиагоризонтом. Красива и земля сибирская. Как раз прошел холодный фронт, воздух был чист и прозрачен и позволял видеть километров на триста. Туманы змеями вились по долинам рек, казалось, что земля в кружевах.

На заходе дома болтало, Леша корячился, но ось держал. У земли хорошо поддуло, с креном; самолет с опущенным носом несся над полосой… и тут ничего не сделаешь, только ждать, пока упадет скорость. Подбирать нельзя — перелетишь далеко, дергаться тут нечего, сиди, исправляй крены, жди касания.

Плюхнулись ощутимо: 1,25.

В течение всего этого рейса мы выжимали производительность, надеясь месячную натянуть до 100 процентов, топлива не жалели, благо, экономия большая. Не знаю, удалось ли, но по времени рейс получился на час быстрее обычного, и еще сэкономили 700 кг. Сделали, что могли, а уж экономисты подсчитают.

В автобусе пассажирка с нашего рейса спросила, почему так плохо везли, болтали. Я буркнул, что летать, мол, не умеем; потом попытался объяснить ей суть термической болтанки в солнечный день. Но неприятно задело, что стараешься-стараешься, а людям все равно не угодишь. Да и какое им дело до моих проблем, им подавай спокойный полет за свои деньги.

Надо бы в июле провести эксперимент: полетать при прочих равных условиях на M = 0,85-0,87. Черт с ней пока, с экономией, тут у меня возникло подозрение. Если мы, летая почти на номинале, с M = 0,87, все равно экономим, то нет ли тут серьезных резервов? Ладно, Москва есть Москва, 3600 км, предельная дальность; но есть же куски по 2500–2000 км, около трех часов полета (как раз на такую дальность Туполев поначалу и рассчитывал): может, есть смысл на этих участках увеличить M? Попытаюсь. Надо еще и нормы топлива на рейсы знать. На Норильск, к примеру, не сэкономишь, норма жесткая. А есть рейсы со щедрой нормой.

4.07. На Норильск весь рейс держал M = 0,85, и в результате пережгли 500 кг, сэкономив 5 минут времени. Правильно, на 1500 км так и должно быть, да еще жесткая норма расхода.

А сегодня летим в Сочи с тремя посадками — вот и попробуем.

Посадки на нелюбимой, кривой и ограниченной 124-й, и мне, и Леше удались. Ногу держал я до посинения: больно уж просаживалась она еще на стоянке.

Это был первый самостоятельный полет у стажера-бортинженера, и я после полета от имени экипажа поздравил его с ПСП.

Приехала комиссия из политорганов министерства. Наши начальнички забегали: ведь прямое дело замполита печься об улучшении условий труда и отдыха экипажей.

А тут как раз раскурочили подпольную заимку начальства и наспех сделали из нее базу отдыха. Ну, надо ж товар лицом — стали предлагать экипажам денек там отдохнуть. Измученные экипажи послали это предложение куда следует. Тут лето, дачные заботы, хоть полдня побыть с семьей — счастье, а тут загоняют,

считай, в тот же резерв, только в тайгу, комарам на съедение. Да пошли вы…

Так тогда выдернули туда смену диспетчеров после ночи — и галочка есть!

Условия труда и отдыха… У нас радость, когда с ночи прилетел, как я вчера, а на другой день не с утра в плане, а в ночь, как я сегодня. Это ж почти два дня дома. Хочешь — спи, не хочешь спать — общайся с семьей.

В нашей газете статья. Заболели они там, что ли: поднимают вопрос, как платить летчикам за кормежку при задержках. Оказывается, если задержка более 5 часов днем, за одни сутки, то оплатят. А если задержка с 22 до 3 утра, то это же одни сутки — два часа, другие — три часа. Не набирается пять часов за одни сутки. Значит, по инструкции, и не оплатят.

И даже посягнули в газетке на святая святых: оплату ночи. На По-2 ночь считалась от заката до восхода, и так оплачивают ее до сих пор. Так вот: теперь лепечут о биологических часах организма, о светлой ночи на севере.

Оказывается, не летные службы министерства повинны в наших бедах, а финансовые. Финансисты службу справляют…

Но примечателен сам факт: робко, несмело, но наша затюканная газетенка, прозванная летчиками (не в обиду) «Гальюнер цайтунг», начинает потихоньку поднимать давно напревшие вопросы времен По-2 и Р-5.

В штурманской Норильска многолюдно; идут разговоры о пенсии. Московские летчики, особы приближенные, снисходительно делятся новостями с нами, провинциалами. Вырисовывается картина, что на многочисленные наши вопросы руководители министерства отвечают одно: ваши предложения в Верховном Совете; там решат. А с нас, мол, взятки гладки, отстаньте, мы отфутболили куда надо.

Но в Верховном совете сидят ткачиха с поварихой, механизатор, шахтер, металлург, ну, там, генерал, профессор. Не знаю, сидит ли летчик. Короче, посторонние аэрофлоту люди. Сидят и рассуждают: помилуйте, летчики совсем уж обнаглели. В белых воротничках, при галстухах, стюардессы им жратву кажный час носют, пенсия в 36 лет — 120 рэ, и уматывай… Да где ж такое видано? И еще хочут большего! Обнаглели. Э, нет, давайте-ка им, как вот нам, металлургам, — с 50 лет. Правильно, шахтер? А ты, ткачиха? Согласна? Ишь, аристократы…

Конечно, работа трудная. Чижолая, не спорим. А ты у домны стоял? Или в забое уголек на-гора давал? То-то.

Я, конечно, утрирую. Но кто знает действительную цену нашей пенсии? Наше высочайшее начальство, пролетавшее

меньшую часть жизни на Ли-2 (ну, кое-кто и на Ту-104), а большую ее часть протирающее штаны в Москве, — вряд ли оно глубоко осознает, каково сейчас приходится экипажу.

А летчик нынче летает на высоте 11–12 км, и все больше ночью. Романтика слетает с него в раннем возрасте. Поварившись в нашем котле, вытянув все жилы и поменяв несколько раз шкуру, под вечным страхом триединого «выпорют-спишут-отнимут пенсию», не говоря уж о летных происшествиях, — в сознании летчика, удержавшегося в седле, растерявшего личную жизнь, как-то попутно выкормившего детей, остается лишь одно, угрюмое, выстраданное, убежденное, окаменевшее: служить.

Работа, работа, работа. Всё — ей. Здоровье, режим, сон, семья, личная жизнь, — все приспособлено к работе. И постепенно отлетают, отшелушиваются: жена, с ее наивными требованиями, с остывшей супружеской постелью заодно; дети, с их непонятным, новым, посторонним мировоззрением и запросами; друзья, понявшие, что ты не человек, а механизм; кино и книги, с их наивным, чуждым миром и надуманными проблемами; искусство, музыка и прочая земная суетная мишура, — все осыпается, опадает, обнажая один могучий и угрюмый ствол. Служение Делу. Служение Небу. Остается одно Небо — чистое, искреннее, жестокое, бездонное.

И тогда меняются все отношения.

Супруге нужен бумажник: раз уж личная жизнь кувырком, то хоть эквивалент, который что-то компенсирует, пока годы не ушли. И уже вроде как удобно, что мужа нет дома…

Дети тоже понимают, что этот сонный дядя, вечно некстати появляющийся дома и мешающий всем, — этот дядя, если к нему умело подойти, может стать источником вожделенных материальных благ, ничего не требуя взамен, кроме тишины.

Друзья… друзья просто исчезают, раскланиваясь издали и привычно сетуя, что да, работа такая, жаль, никак не встретиться, текучка…

Воскресенья, праздники, каникулы, отпуска проходят мимо, оставляя легкую и быстро гаснущую зависть: живут же люди! А твой отпуск уходит на лихорадочное, вдогонку, — успеть бы — латание возникших брешей в нашей жизни: то домашний ремонт, то дачу доделать, то что-то подкрасить, подклеить. Кто ударяется в запой…

Но приборная доска все чаще снится по ночам, застилая весь горизонт.

Отхватил вот Г. на циркулярке себе три пальца, списали, отлетался. И сразу появилось все: семья, жена, быт, режим, дети, заботы, праздники. И еще нет 50 лет, можно жить! Всего за три

отрезанных пальца. Дурацкая логика.

Когда Ш. в 50 лет умирал от рака, он говорил перед смертью: я все имею, и я все готов отдать — деньги, квартиру, машину, дачу, пенсию, — за одно-единственное, за возможность хоть немножко еще пожить!

А мы отдаем здоровье за ту пенсию. Жизнь за деньги. Через год-два авиация выплюнет тебя — в какую жизнь? Жене, детям, друзьям, ты, может, уже будешь и не нужен. Без неба ты сам себе в тягость: ничего в этой жизни не умеешь, а стимулы все осыпались. И человек загнивает.

Вот и я в сорок лет становлюсь негибким, угрюмым прямолинейным, утратившим иллюзии циником, почти мизантропом. Думал ли, идя летать, в какие тупики заведет меня, в какие колеса затянет аэрофлотская махина? Но возврата нет. Есть одна Служба, одно Дело, один тяжкий крест. И встречая утром на эшелоне очередной рассвет, я не премину отметить: опять романтика, мать бы ее так, в глаза бьет; а мы от нее — шторкой…

Но это я так, умом. А сердцем-то чую: без нее, родимой, я жить не смогу. Без нее смена не придет, и не идет уже сейчас, не хочет. Ни романтики, ни той пенсии, ни тех денег молодой нашей будущей смене не надо. А чего тогда им надо? И кто же будет летать?

8.07. Слетали в Сочи. Туда — через Абакан; нормальный, спокойный рейс. Ночь с тремя посадками, конечно, дала себя знать, и мы три часа как убитые проспали в шумном сочинском профилактории, а потом кое-как встали, размялись и перед полетом отдыхали до вечера на море.

Обратный рейс подходил уже к концу, как затуманил Красноярск, а в Абакане снова нет топлива, а Томск тоже затуманил, а до Новокузнецка или Новосибирска топлива не хватает; пришлось садиться в Кемерове. Вторая ночь оборачивалась тоже тремя посадками, да еще Кемерово с утра до вечера закрывалось ремонтом ВПП. Только легли в гостинице, только задремали, как Красноярск открылся, нас подняли, и мы еще полтора часа коротали в кабине, ожидая посадки пассажиров и борясь с наваливающейся вторичной усталой дремотой. Только чуть задремали в креслах, только тепло пошло по телу, как ударило по ушам; мы инстинктивно дернули форточки, сбрасывая наддув, — и уже пошла запись предполетной карты на магнитофон. Я проверял рули, а Леша болтал головой с закрытыми глазами над штурвалом, пока не задело рогами по подбородку; на этом его сон кончился.

Полет, против подготовки на земле и муторного ожидания, скоротечен, и дрема улетучилась моментально.

Домой добрались почти к обеду; два часа я поспал, с трудом встал, дотянул до вечера и завалился в десять часов, мертво. Летом надо много спать.

Летчик редко мучается бессонницей.

В Пензе оренбургский Ту-134 прекратил взлет и выкатился далеко за КПБ, к оврагу, где и остановился, свесив деформированную кабину через край. Отказ двигателя на разбеге. Все невредимы, но какой-то слабонервный пассажир через час после эвакуации вспомнил, что забыл в самолете что-то, крайне для него необходимое, умудрился проникнуть мимо охраны на территорию, добрался до самолета и там, свежим взглядом оценив пережитую опасность, благополучно отдал концы. Как теперь считать: авария? Катастрофа? ЧП?

Сыктывкарский Ту-134 набирал высоту, вдруг загорелся задний багажник. Пришлось срочно садиться на лес, самолет разрушен, есть жертвы.

Сейчас иду на разбор, может, узнаю подробности.

13.07. Ту-134 взлетел из Сыктывкара, набирал эшелон, и тут появился дым в кабине. Экипаж доложил земле о пожаре во втором багажнике, выполнил экстренное снижение и развернулся обратно на Сыктывкар, запрашивая заход с прямой. Но дым усилился, пассажиры стали задыхаться, и командир принял решение садиться на лес, не дотянув 75 км до города. Самолет разрушился, осталось в живых человек 20, в багажнике действительно обнаружены следы пожара.

Самое страшное — пожар внутри самолета: тушить практически нечем, ну, два огнетушителя, а дым идет в салон. У нас багажники под полом, как там определишь, где горит, если все забито чемоданами. Это бесполезная затея, хотя для такого случая на самолете есть кислородный баллон с маской, и бортмеханику вменено в обязанность идти искать очаг и тушить огонь тем ручным огнетушителем.

Здесь выход один: немедленно, не теряя времени, садиться, лучше на воду. Ждать, что дым сам по себе улетучится, бессмысленно: люди все равно будут задыхаться, и уж раз что-то горит, то и дальше гореть будет. А масок на всех пассажиров на наших хваленых самолетах пока нет.

И у них была Вычегда под боком, судоходная река, день, можно сесть, и любой катер подберет людей, пусть по горло в воде, пусть на надувных трапах, — но остались бы живы. Но это вечное стремление летчика вернуться, дотянуть до своего

родного аэродрома…

Так погиб и Витя Фальков: под ним было полно места для вынужденной посадки, пустые, без машин, дороги, и знай он, что вот-вот должно отказать управление, тут же бы сел на дорогу или в поле.

Больше подробностей пока нет.

Слетал в Сочи. Туда — напрямую, через Куйбышев, обратно — через Норильск. Особых приключений не было.

Леша в Куйбышеве примостил грубовато. Шел-шел чуть ниже глиссады, на газу, на больших углах атаки, торец тоже прошел ниже, да так, на газу, и упал. Там еще небольшой уклон, он и подскочил под колеса, а скорости, чтобы чуть добрать, — и нету. Короче, 1,3. Леша сам признал, что обгадился: рассчитывал на короткую полосу, но забыл про пупок на ней.

В Сочи боковой ветер, сдвиг ветра, в момент выравнивания чуть понесло вправо, а добрать, чтобы мягче сесть, нельзя: перелетишь лишних 200 метров, а там всего 2200. Так я и сел, с чуть ощутимым сносом… но сносно.

Назад первая посадка в Уфе: грозы, дожди; со ста метров сдвинуло, но, в общем, к сдвигу мы всегда готовы, запас скорости есть; тем не менее, пришлось резко сунуть чуть не номинал. Справился, сел хорошо.

Взлетали а грозу; диспетчер сомневался, сумеем ли выйти, заставил доложить обстановку по локатору перед взлетом. Локатор показывал, что пролезем; так и вышло, правда, крены закладывали до 30 градусов.

В Норильске садился Леша. Я прозевал соответствие высот и удалений на подходе к аэродрому: на траверзе высота была еще 1800, но чуть затянули третий и сумели потерять лишнюю высоту.

Леша хитрец: запасся скоростью, учел, что машина очень легкая, и, выровняв по своей привычке низковато, сумел заставить машину идти вроде как чуть вверх, вдоль ощутимого норильского пупка; дальше дело техники, притер…

Дома из-за ремонта полосы торец перенесен вперед. А садиться на полосу, когда видишь торец бетона, но знаешь, что это запретная для посадки зона, — самое пакостное дело. Так и мостишься под старый торец, потом тянешь на газу с задранным носом, но все равно ниже глиссады, кое-как дотягиваешь и падаешь до знаков. Тут я Леше помог и держал режим до касания. Машина ухнула вниз с метра или двух, но на удивление мягко коснулась. Видимо, газы помогли, скорость падала медленнее.

Ну а писать о красотах, когда над тонкими облаками в голубой дымке создается впечатление, что летишь над морем с

плывущими ледяными полями, и вдруг между ними открывается немыслимая темная глубина дна, а на дне — поля, реки, города, — это удел писателя, сидящего за моей спиной в салоне. Но я-то смотрю вперед…

Пригнал нам машину в Сочи Репин — сам серый, смертельно уставший, заторможенный: видимо, летает из ночи в ночь. Доверительно сказал мне, что, боясь перелета, использовал возможность в наших нормативах — садиться за 150 м до знаков, на четверку. Силой досадил машину и сумел вовремя освободить полосу висевшему на хвосте борту, срулив по 9-й РД. Меня тронуло, что он говорил со мной как с равным. Ну, да он меня в свое время оценил и все хотел сам вводить меня в строй.

Середина лета, а усталости особой нет. Ну да из Сочи и опять в Сочи летать можно. Это не в Москву с разворотом, из ночи в ночь.

4.08. Налетал в июле 65 часов, не устал. Ощутимо сказывается что-то новое в работе аэрофлота. Есть топливо. Это настолько непривычно, что диву даешься: легко работать-то! И самолеты пол рейс всегда есть. Ни одной задержки за все лето, на работу хожу по расписанию. Сравнивая два года — небо и земля, — я поневоле отношу этот контраст к апрельскому пленуму, 27 съезду и перестройке. А к чему же еще относить. Дело пошло.

А что — топлива добились мы, летчики? Да кто там к нам прислушивался. Прислушались сверху к экономическим показателям, сделали выводы, нажали на рычаги — пошло топливо.

Или, может, это мы, летчики, добились исправности самолетов? Или наши замордованные техники с инженерами? Да — исправность обеспечена их золотыми руками и головами, но запчасти-то им дали сверху. Все сверху идет.

А снизу идет вот что. Не мне, не меня, я ничего не знаю, не мое дело.

Не сделать как лучше, не вложить душу, не приложить руки к тому, чтобы рейс ушел по расписанию, подготовленным по всем параметрам. А выполнить букву, спихнуть с себя, заведомо зная, что не по совести.

Мы с тетей Машей справиться не можем, кроме как через ту же громоздкую скрипучую машину инструкций, увязок и погонщиков. Вот и главная фигура в авиации… «Чикалов».

Выполнил две Москвы, Норильск, Благовещенск, без особых впечатлений. Замечаю за собой мелкое разгильдяйство: теряю скорость — не намного, километров на 10–15, всего на несколько

секунд; не нарушение, но и не норма. Попросил ребят, чтобы специально следили и пинали. Это естественная усталость летом, рейсы один за другим, эфир забит информацией, отвлекаешься на решение задач. Но права нарушать, допускать отклонения, мне никто не давал.

Слетал со мной вчера Рульков, без замечаний, даже «потише-потише» не было. Значит, могу собраться.

В Ростов еще летали, на тренажер. Инструктор дал нам хорошую тренировку, а мы ведь настраивались на создание видимости: тренажер-то никудышний. За час работы взмокли, но польза определенно есть. Во всяком случае, появилась уверенность, что в реальном полете-то справимся.

А раз убились. Я не расслышал доклад бортинженера (СПУ как не работало, так и не работает) о пожаре третьего двигателя при остановленном втором. Думал, что это загорелся второй, дал команду тушить его, а он выключил и тушил третий, и мы на одном моторе тут же потеряли скорость с закрылками на 45 и упали со ста метров. Ну, потом, конечно, отработали.

Конечно, летом устаешь. Но каждую субботу нынче я как-то умудряюсь вырваться на дачу, попариться в баньке и отдохнуть душой и телом, а это великое дело.

9.08. Слетали в Запорожье. Туда летели без приключений, единственно, допустил оплошность на снижении в Горьком. Горький нас долго не снижал, разводил со встречным; потом уже, на предельно близком расстоянии, дал снижение. Я был готов, заранее погасил скорость, а получив команду, непроизвольно потянул на себя рукоятку интерцепторов и с вертикальной 30 м/сек посыпался вниз… и тут до меня дошло, что высота-то еще 9500, а интерцепторами в нормальном полете можно пользоваться лишь с 9000 метров, и только при экстренном снижении разрешается использовать их с любой высоты. Сколько секунд горели табло выпущенного положения, секунд пять, может, десять, не знаю, но нарушение РЛЭ налицо. Убрал, плюнул… виноват.

Чкалов бы засмеялся… но сейчас не те времена. Буква!

Желательно бы, конечно, использовать интерцепторы с любой высоты, по усмотрению командира корабля. Но как же это можно — летать без ограничений. Нельзя, это же слишком просто. Вот на экстренном снижении, со скоростью 600, — допустимо, интерцепторы на это рассчитаны. А на нормальном снижении, со скоростью 575, — нет, не рассчитаны, оторвет их. Так, что ли?

Сам виноват, разгильдяй.

В Запорожье заходил Леша, а мы с Женей визуально по схеме

сборника определяли места разворотов и рассматривали город. Надо сказать, такая визуальная провозка что-то дает. Действительно, на По-2 без этого нельзя. Мы хорошо запомнили характерные ориентиры, да и схема захода как-то отпечаталась в памяти. Но будь сложняк — зашли бы по приборам, как, собственно, всегда и заходим. Так что визуально, конечно, хорошо, но… мы способны на большее, а времена По-2 прошли. Только провозки остались.

Отдохнули два дня на днепровском пляже, а на обратном пути остывали от сумасшедшей жары, не дававшей спать в душной гостинице.

Приключение ждало нас в Горьком. Как оказалось, Запорожье загрузило нас больше, чем положено по весовой брони. В Горьком, при наличии у нас свободных мест, загрузка все же не проходила: не получалось взять на борт всего тонну. Эту тонну в Запорожье нам впихнули. Оттуда кто-то вез четыре тонны фруктов: груз неделимый и снять часть его нельзя. Скорее всего, какой-то жук сунул мзду перевозкам, а они позарились и нарушили весовую бронь, надеялись, что пройдет. Но тонна не проходила, а горьковским пассажирам билеты проданы за 15 дней, они уже сидят в самолете…

Что делать? Снимать часть пассажиров, уже посаженных в самолет? Но кого именно? И как их потом отправлять, как оправдываться? Короче, нельзя снимать.

Время шло, назревала задержка. Пошли мы в перевозки, стали выяснять возможности.

Самым простым было бы не дописывать тонну багажа и ручной клади. Да, это нарушение, это сокрытие перегрузки, это фактически вес не 98 тонн, а 99.

Но мы ведь в Москву летаем же с разрешенным весом 100 тонн. А вот из Горького в Красноярск 100 тонн еще не разрешено, только 98.

Значит, не дописать тонну багажа. Производительность, основной показатель, при этом не пострадает, т. к. она учитывает багаж автоматически: пассажир с багажом берется не 80, а 90 кг по бумагам.

Перевозки на это не пошли. Оно им надо. Остается один путь, законный: слить тонну топлива, созвониться с Москвой, выбрать пункт промежуточной посадки по пути и там дозаправиться. Лишняя посадка — и только.

Но сливать топливо физически долго: и насос выкачивает медленно, и пассажиров при этом надо снимать, потом прогонять через досмотр и снова сажать.

Оставалось полчаса до вылета, а мы все дебатировали в

ПДСП, и уже мне подсовывали акт задержки, где уже все было расписано, мне оставалось лишь поставить подпись внизу. Правда, между текстом акта и моей подписью на листе оставалось еще чистое место, где после моего подписания можно спокойно добавить, что, мол, бронь нарушена с согласия экипажа, или еще что, — я такие штучки знаю. И я тянул, не торопился подписывать, а мне все подсовывали, а я все тянул, мучительно соображая, как отбрыкаться.

Наконец, Москва дала добро на подсадку в Томске. Томск по трассе ближе всего к Красноярску, и чтобы посадочный вес в Томске не превысил норму 78 тонн, потребуется слить всего тонну, остального топлива с лихвой хватит, чтобы взять запасным Красноярск.

Я отправил Женю пересчитывать штурманский бортжурнал, нажал кнопки: синоптикам насчет прогнозов и на ГСМ, для слива топлива.

ПДСП горела желанием вытолкнуть нас без задержки: у них смена кончалась. Поэтому начались уговоры: вылететь как-нибудь так… Но раз перевозки на себя не берут… а мы же, идя им навстречу, еще в воздухе прикинули, урезали расчетное топливо, сделали заначку, пару тонн… Если они на себя не берут — то, извините, делаем все по закону. Сливайте.

Задержка работала на нас. Нам предложили: не сливать, а требование, бумагу, оформляющую слив, нам дадут на тонну. То есть, нам эту тонну подарят.

Я для порядку подумал, согласился, поблагодарил.

Побежал на метео, отправив прежде Лешу на самолет, чтобы, если подъедут насчет слива, так не сливали бы, а только отдали бумагу, договоренность с ПДСП есть.

Синоптическая обстановка в районе Красноярска была однообразной: кругом туманы. Новосибирск, Кемерово, Барнаул, Томск, — все давали временами туман. Фактически в Томске уже был туман 600, но прогноз его был еще летный. Красноярск давал временами низкую облачность, но запасным подходил.

Идеальный вариант! Лететь в заведомо закрытый Томск по пока еще летному прогнозу, а уйти на запасной Красноярск! Всего на тонну меньше топлива по расчету, а лететь можно. Вот лазейка. Правда… если Томск к моменту нашего прилета приоткроется, придется садиться там, согласно официальному указанию Москвы.

Час ушел на то, чтобы растолковать технику ГСМ из новой смены, чтобы он выписал и даром отдал нам требование на слив, и не на тонну, а всего на 300 кг. Оказывается, молодой бортинженер ошибся и заправил не 28,5, а только 28 тонн, и

после точных подсчетов оказалось, что не проходит всего 300 кг. Да мы их уже сожгли: у нас их ВСУ сожрала за час. Но… в задании я уже записал, что задержка — сливом топлива, теперь только сливать. Или отдайте требование на 300 кг.

Дали бумагу. Еще раз все проверили и взлетели.

Томск так и не открылся, и мы сели на запасной у себя дома с остатком 5 тонн.

Таким образом: сумели протащить хорошую загрузку, вывезли всех людей, сделали доброе дело, обхитрили все законы — на основании тех же законов, — и если бы не пересмена в Горьком и не бестолковая служба ПДСП, то и задержки не было бы.

Акт я все же подписал, но прежде тетя Маша при мне записала: виновник задержки — служба перевозок Запорожья, рейс отправлен по указанию ЦДС на дозаправку в Томск. Свободное место на листе оказалось все исписанным, и тогда я поставил подпись. Знаем мы эти штучки.

Весь июль сознательно жег топливо, летая на повышенных режимах, по Ясакову. Экономия все же есть, около 5 тонн, но я бы смог сэкономить все 15, летая по своей методике.

Сейчас, наоборот, затягиваю газы, держу М меньше, и уже ощутимая экономия. Так что, в общем, режим М = 0.86 экономии не дает, а 0,82 дает. И пока производительность хорошая, надо экономить и добиваться премиальных. Мы так и делаем. Если с начала месяца загрузка идет, есть смысл экономить топливо. Если же пара рейсов без загрузки, то экономия теряет материальный смысл из-за низкой производительности. Но я экономлю всегда, из уважения к себе и к труду людей.

20.08. На Москву летели через Норильск. До Норильска полная загрузка, от Норильска — три ноля. Рявкнулась производительность, можно не стараться.

В Москве только что рассеялся туман, и над Домодедовым вилась этажерка самолетов. Мы заняли свою полку в зоне ожидания и стали извращаться на схеме, постепенно, по очереди снижаясь. Закрутились так, что после третьего или четвертого круга Женя, управлявший атопилотом, потерял на минутку представление, где мы. Но справились, разобрались, правда, я отобрал у него автопилот, а то он долго размышлял там, где прыгать надо.

Вообще, в районе аэродрома пилоты соображают лучше и быстрее штурманов, это проверено. Это ведь школа еще с Ан-2. У пилота лучше интуиция, он быстрее соображает, как, с какой точки, куда взять верное направление. Штурман же приучен

считать, а для расчета нужно время. Пилот как бы видит картинку, а штурман только пытается ее представить в уме.

Знаю, каково это, когда в облаках представляешь себе одно положение, а выскочив, видишь, что все совершенно не так, и мгновенно врубаешься. Долгие годы тренировок вырабатывают у пилота умение представлять обстановку так, что хоть днем, хоть ночью, хот в облаках, хоть в осадках, — он справится, использует все возможности, причем, без цифр и формул, интуитивно: и ориентир в разрыве облаков, и огни, и дорогу, и стрелку радиокомпаса, и именно в нужный момент удаление спросит, — глядишь, выкрутился.

Этот закон не применим абсолютно ко всем, но к большинству — точно. Не в обиду штурманам, их дело — маршрут. Там свои особенности: расчеты, часто в уме, курсы, скороподъемность, азимуты, поправки, радионавигация, — там своя, штурманская интуиция, чувство места, уверенность в правильном направлении.

Я, конечно, стараюсь развивать в себе все эти качества: и пилота, и штурмана. Я — командир корабля. А раз я пилот, то, кроме всего, надо еще и автоматически пилотировать, как дышать.

Эх… салонного бы рассусоливателя, утонченного интеллигента, с рефлексией, — да в Московскую зону на полчасика, да в сбойную ситуацию, да в грозы… Вот — жизнь! Без рефлексии, но с мокрой задницей, с реальным, вонючим потом лица своего. Эх, нет такого писателя, а мне бог не дал таланта…

Да, вот и полетай без штурмана, как мы шарашились недавно в грозушках над Абаканом. Сегодня-то я набрал ворох газет и всю дорогу читал, а Женя меня вез. Оно приятно-то, когда тебя везут… Довезли, ты красиво сел — и все дела. А то без штурмана, за лишнюю тридцатку к зарплате, — крутись весь полет и моли бога, чтоб матчасть не подвела.

27.08. Не было бы счастья, да наше аэрофлотское несчастье помогло. Вчера стояли на ночной Норильск. Только собрались запускаться, как загорелось табло «Уровень масла» ВСУ. Вызвали масленку: долить масла. Ответ: масла нет, ждите 4 часа. Масла-то надо всего литра три долить. Но… пересмена, неразбериха, бардак, сбой. У буржуя прибежал бы техник с канистрой, плеснул бы, и все. У нас же куда-то пропала машина с маслом, единственная на весь аэропорт.

Высадили пассажиров, пошли выяснять. На земле русский технарь решил проблему просто: слил три литра масла из двигателя (там его хватает) и долил нам в ВСУ. Но чтобы это

решить по всем законам, понадобилось еще полчаса. Потом полтора часа досматривали пассажиров. Какой идиот только придумал этот досмотр — и уж вообще, зачем досматривать норильчан? Ну, ладно, один раз, перед вылетом, — куда ни шло. Но диверсант же не мог предусмотреть, что ВСУ как раз именно к моменту посадки пассажиров выработает масло, и загорится эта лампочка, и мы высадим пассажиров! Он же не ждет с бомбой и автоматом за забором, чтобы передать их террористу-пассажиру. Зачем второй досмотр?

Но нет. Инструкция требует, и будут досматривать, хоть десять раз. Только кто даст гарантию, что досмотр этот эффективен на все сто процентов?

Пока шел досмотр, прогнозы ухудшились, запасных аэродромов нет, пришлось брать запасным Красноярск с рубежом возврата, а значит, дозаправить еще 5 тонн топлива.

Только стали запускаться, нам передали, что в Норильске туман 300. По расчету выходило, что взлети мы вовремя, Норильск закрылся бы аккурат у нас перед носом, и сидели бы мы в Игарке. Так что нам повезло. Пошли спать.

А сегодня в обед мы уже стоим на Москву. Норильск закрыт, мы отдали рейс резерву, и он только что улетел, а мы идем на Москву по расписанию.

Интересно спланирован у нас конец месяца: 26-го в ночь Норильск; 27-го днем Москва с разворотом, возвращаемся ночью; на следующую ночь снова Норильск; на следующую — опять Москва. Четыре ночи не спать. Но до отпуска две недели.

На днях слетали в Сочи на две ночи. Почему-то мне казалось опять, что выравниваю высоко. Букально ломал себя, прислушивался к отсчету последних метров высоты по радиовысотомеру: два, метр, метр… ой, высоко! И тут же касание. Странное ощущение. Причина такова: кресло плохо регулируется; сидел, чуть откинувшись назад, — уже восприятие высоты другое.

Сегодня меня проверяет Кирьян: годовая проверка согласно НПП, на подтверждение пилотского свидетельства. Ну да в рейсе он нормальный человек.

В нашей газетенке статья. О плохой освещенности, а вернее, о полной неосвещенности рабочего места штурмана на Ту-154. Мы двенадцать лет над этим бьемся, и ничего лучше не придумали, как подсвечивать пульт НВУ вручную, лампочкой с длинным проводом, — так называемым «мышонком». А сидящая в НИИГА тетя, ответственная за исследование этой проблемы, свято убеждена, что да, «пора менять освещение красным светом на освещение белым». У нас красного сроду не было, это на Ан-24 красное, а у нас всю жизнь белый свет… но очень хреновый, а

пульты навигационно-вычислительного устройства, в окошках которого мы в полете все время читаем оставшееся расстояние и боковое уклонение от трассы, — вообще не освещены.

В свете этого «освещения» наш брат-летчик свято убежден, что выгони эту тетю — да разгони вообще наш НИИ, — ничего не изменится. Там сидят тунеядцы. А мы потихоньку слепнем, но на это всем наплевать.

27.08. В Москву слетали по расписанию. Я старался, но если честно, то как-то с прохладцей. Демонстративно включил в наборе автопилот, а на вопрос Кирьяна зачем, сослался на зам. командира ЛО, что тот на больших высотах разрешил.

В Москве на снижении Кирьян оттянул за то, что я, получив команду занимать 3900 на Марьино, успел занять только 4500. Честно говоря, всегда, летая на Москву, я рассчитывал на снижении занимать на Люберцы либо 3000, либо 1200, в зависимости от посадочного курса. На промежуточное Марьино занимал столько, сколько требовалось, исходя из расчета на Люберцы, и никогда Москва претензий не предъявляла. Если посадочный курс в Домодедове 317, то проходить Марьино на 3900 — низковато: придется делать площадку и дотягивать до Люберец на режиме. Зачем?

В Домодедове болтало, был боковичок; я потел. Все нормально, но у земли ветер усилился, машину понесло боком; я упорно держал ось полосы. Выровнял, трепало, в последний миг заметно потащило вправо, и я почти судорожным, но дозированным движением подхватил штурвал — как последнее средство смягчить боковую нагрузку в момент касания. Замер… и еле слышно зацепились за бетон. Побежали; я все держал переднюю ногу. Дал команду на реверс, но Кирьян приказал сперва опустить передние колеса. Оттянул за то, что я включаю реверс, еще не опустив ногу, — но ведь он-то знает, что я раньше чуть толкал от себя в момент касания, а теперь вот, специально для него, — держу. Да он тут же и замолк: посадка-то классная.

Зарулил, вылез… Спина, да и весь, мокрый. Ветерок дул приличный, сквозь пиджак пронимало, и я убежал в вокзал, чтобы не простыть ненароком.

Когда летели назад, в наборе приходилось для набора эшелона к заданному рубежу кое-где задирать машину, теряя при этом скорость до 500. Кирьян ворчал, что за это скоро будут наказывать. Я молчал. Кто докажет, что я не уменьшал скорость, допустим, перед входом в облака, ожидая болтанку. Это мое дело: в соответствии с РЛЭ я обязан так поступать.

Весь полет барахлила ДИСС, ромбик показывал снос 5

градусов вместо фактических 10. Я не вылезал из локатора, определяя угол сноса примитивным способом: по копошащимся световым точкам на лучике; совместными с Женей усилиями долетели нормально.

Женя подвел к полосе близко, в обрез, справились и зашли отлично. Землю перед касанием я видел как никогда.

На рулении Кирьяну не понравилось, что я на разворотах немного проворачиваюсь, протаскиваю машину чуть дальше. Я не стал спорить. Это перестраховка, чтобы задние колеса на углу не сошли на обочину. Протяну, убедюсь, что хвост проехал опасную кромку, потом поворачиваю. Ну, и быстро рулю. Да, рулю я быстро, но гашу скорость заранее и плавно, где надо.

А так все отлично. И все же как-то плевать. Когда шоколадом забит весь рот, уже не до вкуса — не подавиться бы.

В Домодедове выкатился на КПБ Ил-86. Заходил молодой командир, узбек, по минимуму, в дождь, перелетел 1500 м, а полоса, покрытая водой, довершила дело. Ну что ж, перелетать нельзя.

А в Свердловске в грозу Ту-154 сел мимо полосы, на грунт. Забил грязью двигатели, повредил закрылки. Тоже: нельзя в родном порту, хоть и в грозу, садиться мимо полосы. Не повезло мужикам.

2.09. День рождения проспал в Домодедове. По нынешним временам это подарок. Третья Москва подряд, уже все перепуталось.

Из какой-то Москвы возвращались, стремясь удрать от настырно повисшего на хвосте Степы Ванькова. Он взлетел за нами через шесть минут и стал явно догонять. Когда мы от Урала повернули на Ханты, он пошел через Тобольск и сократил разрыв до 30 км в районе Васюгана, где трассы вновь сходятся. Так и висел сзади нас на 10100, а мы шли на 11100. Постепенно становилось ясно, что из-за малого интервала нас снижать вперед него не будут. Мы выжали из машины все, но разрыв не сокращался. Степа пришел в Москву с разворотом, имел хорошую заначку и теперь нещадно ее жег, шпаря на максимальной скорости. А мы со своими скупо отцеженными Москвой 31,5 тоннами вынуждены были полдороги экономить, на что он и рассчитывал, и залезли из-за этого на более высокий эшелон, а там попутный ветерок оказался слабее.

Красноярск, как и ожидалось, снижения нам не дал, потому что будем пересекать занятый Степаном нижний эшелон, а интервала безопасного уже нет. Стал снижать заранее Степана, а

потом уж нас, ограничив нам вертикальную скорость, чтобы Степа успевал освобождать нам эшелоны. Потом отправил его напрямую, а нас через Горевое, по катетам. Потом сообразил, что раз мы впереди, то лучше нас напрямую, а его через Горевое, чтобы отстал. Так мы и пошли.

Нам дали занимать 6000 за 100 км по РСБН Северного. А посадочный курс 108, т. е. заход с прямой, и 6000 за сто — высоковато. Как мы ни старались, а подошли к 4-му развороту высоко. Я еще запутался с поправкой на РСБН Северного: с прямой 27 км, а под углом меньше… короче, нас вывели на привод и заставили сделать круг. Да тут откуда-то еще вылез попутный борт и повис на прямой; так или иначе, а все равно из-за него пришлось бы крутить чемодан. Тут выскочил и Степан с Горевого, и его отправили через привод по схеме вслед за нами. Ничего он не выгадал, так и сели с интервалом в 6 минут.

На будущее: за 100 надо просить 5400 и занимать потом 3000 за 80 по РСБН.

А вчера летели в Москву, проверял меня Попков, замечаний нет. Кстати, в МВЗ нам Подход-8 дал снижение 1800 на Марьино. Эх, не было тут Кирьяна. Вот наглядный ему пример: что же — так и занимать 1800 за 60 км, на Марьино? Попков засмеялся, когда я рассказал ему о вчерашнем эпизоде с этим Марьиным. Конечно же, когда подход дает снижение, то подразумевает — по расчету экипажа, а Марьино — только направление. Контроль вторичный, диспетчер видит нашу высоту и наглядно представляет наш расчет. Потом он дал «на Картино 1200». Это же не значит, что курс брать на Картино. Это означает, что курс хоть и на Картино — но по трассе, через Люберцы. Если бы прямо на Картино, он бы сказал: «курс на привод Картино».

Уточнение: в Свердловске борт сел не мимо полосы, а выкатился на боковую полосу безопасности в условиях грозового ливня. Повреждения значительные. Куда лез?

В газету пожаловался старый пилот, командир Ту-154 из соседнего управления. Что-то он вытворил, вроде моей сочинской посадки. Смутно объясняется что-то насчет центровки, балансировочного положения руля высоты на глиссаде и закрылков на 28. Сел благополучно, но при расшифровке вскрылась куча нарушений.

Вот — отличие: я-то в Сочи ничего не нарушил, а он — нарушил.

Тут же добровольно-принудительно ушли его на пенсию.

Ну, и два комментария: заместителя начальника управления и бывшего коллеги, нынче — того самого расшифровщика, что

эти нарушения раскопал. ЗНУ, естественно, уверяет, что пусть еще скажет спасибо, что не уволили за нарушения. А бывший коллега раскрывает характер обвиняемого.

Личность незаурядная, но разбросанная. Летает отлично… но неровно. Всю жизнь искал, где лучше, скакал с типа на тип, приносил предпосылки, убегал на другой тип и т. д. Ну, и допрыгался.

Что-то тут попахивает элементарной недоброжелательностью. Если уж ты раскопал и заложил коллегу, неэтично трещать об этом на весь аэрофлот: стукачей не любят нигде.

Меня эта незаурядная личность привлекает тем, что это не вол в колее: видно, ищет свои, рациональные методы, в частности, использует закрылки на 28, при необходимости действует не по букве, а по здравому смыслу. Жаль только, что эксперименты заканчивались у него предпосылками. Видать… бог не хранил его, что ли.

Но… в 55 лет надо и собой владеть, и уметь убедительно излагать свои взгляды, пробивать идеи. Видно невооруженным глазом, что самоуверен. Сделает, обгадится, а потом обижается, что его не понимают.

И уж нет ничего хуже в летной работе, чем неровность и непоследовательность. Того и жди, принесет ЧП. И ведь приносит! А здоровья хватает, как у нашего С. Видно, явно использовали этот случай, чтобы, наконец, убрать его.

А тот коллега — в угоду начальству написал, да и личная неприязнь сквозит. Демагогия все это: снимать командира за то, что закрылки после посадки в условиях обледенения не оставил выпущенными на 28, а убрал. Видимо, забыл, что при уборке можно повредить их оставшимся в щелях льдом. У нас сколько раз забывали, убирали полностью, и ни разу ничего не повреждалось. Но предупреждение такое в РЛЭ есть — вот тебе и готовое нарушение. Ох и велика угроза безопасности полетов…

6.09. Мои полеты закончились в этом летнем сезоне неожиданно и даже забавно. Пока я переживал и нервничал, мне напланировали полетов под конец месяца. Ждать от нашего командования лучшего в сентябре — наивняк.

Тем временем, видимо, в порядке отдыха, поставили нас на денек экипажем в колхоз. Все же полтора месяца изо дня в день без выходных… Ну да не мы первые, не мы последние. Человеческий фактор мой, конечно, протестует, но куда денешься: прилетели из Благовещенска вечером, а рано утром — в рабочей одежде в колхоз.

Договорились, что Женя и Леша особо вкалывать не будут —

оба только после радикулита; мы на днях Жене по очереди портфель носили, он согнутый ходил.

Едучи с вылета в автобусе домой, у меня щелкнула шея. Меня мой шейный остеохондроз постигает всегда внезапно, но тут — как на заказ. Утром я уже носил голову в руках. Ребята поползли в колхоз, а я кое-как двинулся к врачу. Получил направление к невропатологу, явный болевой синдром — она тут же упекла меня на чердак. На чердаке — в нашем стационаре — с радиком лежат минимум две недели, некоторые — и пару месяцев.

Я в детстве со стога вниз головой съехал, подсадил один из дисков на шее, но об этом врачи не знают. И свой хондроз залечиваю за два дня: за двадцать лет я его познал до тонкостей и наловчился бороться. Налепляю перцовый пластырь, а если уж сильно припекает, то тут надежнее парафин. Через два дня уже обычно аккуратно ворочаю головой.

На этот раз, кстати, болело не очень сильно, а как раз так, как надо: работать в колхозе явно нельзя, летать — само собой, тоже нельзя, крутить шеей больно, но дома ковыряться вполне можно. Зашел к командиру эскадрильи, держа голову в руках и поворачиваясь вокруг нее всем телом, — тут со стороны явно видно, что не сачкую. Он отправил меня к командиру отряда, но я помахал бюллетенем и не пошел. А тут и врач летного отряда подвернулась и сказала, что не допустит меня к полетам, пока не отгуляю отпуск. Так что полетам моим конец до зимы.

Самое смешное в этой истории вот что. Вечером в пятницу ложиться на чердак нет смысла, договорились на понедельник. Сегодня суббота, а у меня уже все прошло. Потихоньку верчу головой, даже езжу на машине, — терпимо, хватило одного пластыря. Сейчас всей семьей мотнем на дачу с ночевкой. А в понедельник я, здоровенький, лягу на полмесяца в больницу, потому что невропатологу надо снять с себя ответственность: летчик пожаловался, меры приняты.

А я получил свой отдых без всякой нервотрепки, даже раньше, чем хотел. Ну, поколют витамины в задницу — это раз в день. На улице еще тепло, буду каждый день пешочком домой 6 км ходить, ковыряться с машиной в гараже, да по дому. А отпуск-то мой еще впереди!

27.09. Отдыхаю три недели. Сейчас вот читаю эти, написанные всердцах строки, улыбаюсь. Видно, и правда, устал, если согласен был на все, лишь бы не летать. Ну, а сейчас отдохнул.

Теперь другие заботы. Все было хорошо: отдыхал, работал на даче — благо, режим в больнице не такой уж и строгий, — и

вдруг простудился. Скорее всего, на сквозняке спал. Сосед по палате, тяжелый, лежачий больной, страдая от тяжких болей, все время курил; форточка и дверь все время открыты, а пенальчик тесный, деться некуда.

Ослабленный за лето организм тут же поддался болезни. И вот уже две недели кашляю, стараюсь домашними средствами возбудить защитные силы организма, но очень уж слабы эти защитные силы…

Тем временем, колеса, в которые я сунул свою бестолковую голову, медленно и неуклонно провернулись, и уже не вырвать. Теперь уж мне делают полное обследование: так делать теперь положено по новым правилам каждому летчику, попавшему на чердак по любому поводу.

Нашли отклонения в биохимии — зацепка терапевту. И аорта расширена, значит, крутить велосипед. Еще ни разу не делал зондирования, боюсь его: прошлый раз не пошло, а невроз (давило в глотке) остался. Зондирование наверняка даст гастрит (а у кого его нет); значит, начнут лечить желудок… И лежать мне здесь, и лежать… Отдыхать.

Плавно поднимается возмущение нашей авиационной медициной. Врач для летчика отнюдь не друг, а что-то вроде злой собаки, мимо которой надо как-то прошмыгнуть, — с волосами дыбом, но натянуто улыбаясь. Пока ты летаешь, тебе врач только мешает жить, норовит тебя отстранить и подвергнуть долгим, унизительным, болезненным и безусловно вредным процедурам, оговаривая, что это — для твоего же блага. Нет того летчика, кто бы, вырвавшись из лап наших лекарей, не плюнул бы с облегчением и запоздалым раскаянием, что даром потерял не только время, но и часть здоровья.

Это я говорю с позиции здорового летчика. А каково летчику захворавшему. Вот и стараются все любым путем, любыми средствами, — но обойти десятой дорогой наших эскулапов.

Я заболел и чувствовал себя неработоспособным полтора дня: банальный радик. Все прошло, шея вертится по-прежнему. С позиций здравого смысла — и летай себе дальше, либо иди в отпуск. Обратился к врачу, болело, — надо пару дней отдохнуть. Прошло — само ли, народными ли средствами, — но прошло; врач должен быть доволен; значит, крепкий организм, врачу пока делать нечего, — ну и летай себе, пилот.

Но так нельзя. И вот я три недели гнию, и еще с месяц буду здесь гнить. Без движения, в душной атмосфере, без горячей воды, напичкиваемый безмерным количеством вредных лекарств, нервничая от страха перед болезненными процедурами… И неважно, с чем ты лег сюда — с панарицием, ангиной или

бронхитом, — всем полное обследование, и точка.

Но зато, если старому летчику надо списаться на пенсию по здоровью, чтобы остаться в аэрофлоте и потом получить какие-то нищенские льготы, — каких только давних диагнозов не представляют экспертной комиссии претенденты на списание. И травмы черепа-то у него были, и язвы, и предынфарктное состояние, и только что не клиническую смерть перенес, — а вот втихаря лечился и летал. Летал! Куда же вы смотрели на годовых комиссиях, врачи-эксперты?

И вот идет война. Мы для них — замаскированные мины замедленного действия; они для нас — цепные псы на пути в небо.

А будь я не летчиком, а рядовым пенсионером, — с моим радикулитом поперли бы меня подальше: здоров как бык, иди работай, поболит и перестанет.

Вот и сижу сейчас, тайно бегаю домой лечиться своими средствами. Тетя-ЛОР, наивно полагая, что я исправно принимаю все ее лечебные средства, и совсем потеряв в этом чувство меры, назначила мне: 1) этазол; 2) аспирин; 3) тетрациклин; 4) капли в нос; 5) УФО в нос; 6) ингаляции; 7) УВЧ на горло; 8) полоскание; 9) смазывание; 10) горчичники на спину. На всякий случай рекомендует обратиться к терапевту. Сосед по палате к терапевту попал, тут же получил диагноз: бронхит, лечить две недели; а тут зондирование показало: гастрит, а он лежит-то с радикулитом… Еще месяц минимум.

Я тяну; кашель уже проходит, время и организм взяли свое. Мне никак нельзя еще и бронхит с лечением получить: тогда залягу надолго.

Это все делается для того, чтобы летчик как огня боялся врачей.

1.10. Не спеша, медленно проворачиваются колеса медицинской машины. То вниз утащит, то вверх выбросит. Терапевт признает меня здоровым. ЛОР скрепя сердце (горло еще чуть красное) тоже написала, что здоров. Сам-то еще чувствую отголоски болезни, но шевелюсь.

Теперь меня держит биохимия. Если бы вчера оперативно обернулись с моими бумагами, то на сегодня уже назначили бы повторные анализы. Но колеса проворачиваются медленно. Нашего времени врачам не жалко. Вот сегодня они соберутся, перечитают мою историю болезни, подумают, посовещаются, назначат на завтра анализы, пожурят меня, что не успел до их прихода еще раз сбегать к ЛОРу. Потом, завтра, после обеда, придут результаты. Если все будет в норме, пойду к эксперту за

назначением на велосипед; если успею, в тот же день и откручу. Если нет, то еще день уйдет на велосипед и визит к эксперту для окончательных промежуточных выводов. Потом соберется «консюлиум» и решит мою судьбу. Потом день на выписку. Это будет суббота, нерабочий день, а там воскресенье, а потом день на разгильдяйство… короче, где-то к вторнику. Это если все хорошо. А если плохо, то будут меня лечить, доводить эту трансаминазу до нормы. А предварительно — искать причины, от чего лечить, а значит, полезут в желудок, потому что туда еще не залезали.

Между тем, я отдыхаю. Отметившись утром у врача, убегаю и использую день до вечера. Много дел и на даче, и в гараже, и в погребе, и дома. Сплю по режиму, спокойно, читаю, никуда не тороплюсь. Надю отправил в отпуск к старикам, Оксана на работе, и мне вполне хватает одиночества и покоя. А отпуск мой еще впереди…

4.10. Отпустили на три праздничных дня домой. Биохимия моя скачет: то одно, то другое. Для нормального человека — здоров; для пилота, да еще командира Ту-154, — нездоров. Полежу еще.

Читаю записи годичной давности. Всё — то же, как будто это было вчера или сегодня. То же напряжение полетов. Частые сбои, срывы наших бесчисленных шестеренок. Та же гонка тех же загнанных лошадей, и то же безразлично-жестокое отношение конюхов.

Но есть и существенные изменения.

Ушел в прошлое Северный аэропорт. Остались жалкие клочки аэродрома, отрезанного дорогами и улицами растущего города. Кончились проклятые наши перелеты.

Весь год летали без задержек. Это поразительно. Весь год было топливо, были исправные самолеты.

Это очень заметно, как легче, намного легче стало работать, как уверенно идем мы теперь на вылет, зная, что точно улетим.

Откуда же взялись топливо, цистерны, запчасти, инженерно-технический состав? Ответ один: перестройка все же нас коснулась. Не я добился топлива — Горбачев заставил, сверху.

Профилакторий худо-бедно наладили, даже кормежку. Правда, с водой все перебои.

На автобусе уехать уже не проблема: нас пропускают вне очереди. Привыкли.

РЛЭ изменилось в лучшую сторону.

Разрешили брать пассажиров на приставные кресла.

Занятия к ОЗП сократили. Симптоматично. Наш министерский Олимп проснулся после долгой спячки.

Газета наша зашевелилась: после того как одернули в ЦК Бугаева, стала поднимать интересующие нас вопросы. На днях появилась большая статья о нашем управлении, где дерут и начальника управления, и командира нашего предприятия, и бардак, и господ из крайкома, и пресловутую лесную депутатскую.

Легче стало работать? Легче, не спорю.

Так почему же я так устаю?

Ну, еще годик потерпи. Еще что-то изменится к лучшему. Может, расписание. Может, лучшие, более удобные рейсы появятся. Может, наклепают экипажей, и будешь работать даже с выходными летом. Наладят системы в аэропортах, и понизятся минимумы, и не будешь так часто уходить на запасные.

Все-таки жизнь меняется.

13.10. Пробыв ровно месяц в больнице, не получая ровно никакого лечения по радикулиту, прохворав две недели бронхитом, скрываемым от докторов, я, наконец, вышел на волю. В бюллетене записан диагноз «фарингит», а о радикулите ни слова.

Выгнали меня срочно: оказалось, есть какое-то письмо, циркуляр, в общем, бумага, согласно которой надо было меня только пролечить и выписать тут же. А мне ради перестраховки успели уже сделать три снимка (флюорографию, шею и череп), рентген желудка, да ЭЭГ и РЭГ (это по мозгам), да уже было назначили и велосипед, и психолога… так не пошли анализы крови. Но организм таки справился сам, анализы пришли в норму, и меня выписали.

Месяц я отдыхал. Отоспался, вошел в колею — все как в прошлом году, только дольше.

Что — нельзя было отправить летчика на курорт в конце сезона, не дожидаясь, когда его расшибет?

Ага: где ж на всех летчиков курортов набраться.

Летчик самой профессией своей вынужден занимать позицию, в какой-то мере эгоистическую: «Мое здоровье». Если где-то в наземной жизни кое-кто может позволить себе гореть на работе так, что наживает язву или даже инфаркт в стычках с начальством или с острыми углами жизни, а чаще просто вытягивая план, спасая производство, и т. д., — если это восхваляется в прессе, литературе, кино, как порыв, энтузиазм, позиция, — то у нас, летчиков, это исключено. Вы там себе

горите, пожалуйста. А у меня здоровье — мой рабочий инструмент, я его обязан беречь. В порядке защиты этого тонкого инструмента мы вынуждены порой отключать эмоции, ранящие душу, не брать в голову там, где вроде бы никак не получается не брать, да и вообще, часто замыкаться в довольно колючую скорлупу. Что поделаешь, работа требует полной самоотдачи, настроя, готовности к стрессу.

У тебя гости, идет гульба, а ты думаешь о предстоящем предполетном отдыхе, от которого гости отбирают и отбирают минуты и часы. Ты вынужден гостей вежливо выпроваживать; спасибо, это умеет делать супруга. Это элементарный пример. И чаще всего такая позиция находит у людей понимание: такая вот у человека работа… да… не то что у нас…

Но вот — конфликт с летным начальством. Вроде те же самые летчики, только командуют больше, а летают чуть меньше. И уже как будто стена воздвигнута между представителями одной профессии. Уже здоровье одних зависит от здоровья других, и их здоровье входит в конфликт с нашим, и сохраняется за счет чуть большего расхода нашего здоровья.

Ну так строй себе служебную карьеру, рвись в начальники. Только у начальников есть свои, более высокие начальники, и они тоже пекутся о своем здоровье за счет здоровья нижестоящих, а те — за счет нас.

Летом план выполняется за счет продления экипажам санитарной нормы налета на 25 процентов. Мне командир другой эскадрильи так сказал: тяжело тебе летать продленку — откажись, никто ведь тебя не заставит. Ведь продленка, несмотря на согласование с профсоюзом, дело абсолютно добровольное, только с письменного согласия экипажей. Жалко здоровья — откажись.

Но ведь план отряду дают заведомо невыполнимый, из расчета как раз на продленку. И премиальные командования зависят лично от нашего желания ее вылетать. А нам надо больше зарабатывать, и продленка это позволяет. Да и налет же на пенсию надо успеть набрать, пока здоровье еще есть. И уже вроде как узаконен переналет саннормы, а отказ считается чуть не вредительской акцией, ну, чистоплюйством, эгоизмом, — и вообще, не наш ты человек! Не наш!

Если уж начинать перестройку снизу, то надо хотя бы отказаться от продленной саннормы, чтобы не делать видимость успешной жизни за счет дополнительной эксплуатации труда летчиков. Пусть власть имущие задумаются и изменят к лучшему эту жизнь, реально, с учетом всех параметров.

А то ведь как наш ГосНИИ ГА рассчитал ту же норму расхода

топлива на авиахимработах? Да взяли отчеты за полтора года, сколько обработано, сколько налетано часов и сколько при этом сожжено бензина. Поделили приписки на приписки, и получился расход 138 кг/час. А в жизни-то на химии меньше 180 не получается. Но раз есть научно обоснованные нормы (без единого экспериментального полета), то как хочешь, а выполняй, укладывайся. И снова экипажи вынуждены приписывать, еще больше, чем прежде.

Вот против чего восстали в Краснодарском химическом отряде.

А у нас чем лучше? Наш летний план — та же приписка. Правда, у нас строже учет. Но почему при наличии множества лишних летчиков в аэрофлоте никого в министерстве не настораживает тот факт, что летний план мы выполняем за счет переналета саннормы, причем, повсеместного, массового переналета. Или это только в нашем управлении? Экономят на летчиках, не переучивают, а тут вот и вовсе урезают: вышел приказ министра осваивать на нашем лайнере полеты в сокращенном составе экипажа, без штурмана. Уже и в эскадрильях прикинули, с кого начать. Стариков не трогают — они теории не знают. Молодые просто не справятся. Значит, тебе, Вася. Ты-то грамотный, ты-то справишься. Ну, посмотрим, как это будет выглядеть.

Что касается исправности самолетов, возросшей в летний период, то инженеры в больнице раскрыли мне секрет. Каким-то образом сумели материально заинтересовать технарей, ввели бригадный подряд тот же «переналет саннормы». И техники, несмотря на переработку, вкалывали и зарабатывали по 500 рублей. Правда, осенью этот эксперимент закончился. Но результаты-то налицо.

Когда самолет, прижимаемый облаками к горам, ныряет в узкое ущелье с надеждой проскочить, вырваться из каменных объятий, и возврата нет, а стены все выше, все угрюмее, смыкаясь с облаками наверху, начинают сходиться, и пилот, уже не радуясь, что влез, с колом в шее и мокрой спиной, ушами чувствует, как проскакивают скалы мимо консолей, — тогда ему остается, если он настоящий пилот, смотреть только вперед, пренебрегая сжимающей с боков и сверху опасностью, смотреть только вперед, крепко держать штурвал и верить, что долина откроется, что нет впереди тупика, и что мотор выдержит.

Вот такая наша летная жизнь на данном этапе. Лишь бы мотор выдержал, а долина когда-то откроется…

*****

1987. Перестройка.

Перестройка идет. По всей стране движение, ну, и наш аэрофлотский рак со своей клешней лезет туда же, куда и конь с копытом.

Политуправление ГА в газете разъясняет, как работать пропагандистам с учетом требований нового времени.

Раз разговор о 12-й пятилетке как о переломной, то, естественно, я должен рассказать летчикам о роли транспортного комплекса страны, в частности, и нашего Аэрофлота. Привести цифры: сколько трасс, сколько городов ими связано, сколько чего перевозим, и т. п.

Естественно, при этом раскрыть главную задачу Аэрофлота на пятилетку — обеспечение плана перевозок без увеличения поставок топлива, но со снижением его удельного расхода. Разумеется, привязать к своему управлению ГА, к предприятию, заострить внимание на коренных преобразованиях, которые произойдут.

Сейчас у нас, мол, все плохо, но будет интенсификация, научно-технический прогресс, улучшится качество планирования и управления, усовершенствуется хозяйственный механизм, и тогда все станет лучше.

На конкретных примерах из жизни своего предприятия я должен обсудить с летчиками проблемы выбора наиболее оптимальной и рентабельной для данного региона структуры авиалиний, наиболее производительного самолетного парка, посчитать, например, показатель производственного налета по типам воздушных судов в своем предприятии и соотнести его с общим отраслевым показателем. Можно в процентах. Можно диаграммой. Можно и так…

Потом надо объяснить суть предстоящего перехода Аэрофлота на новую систему хозяйствования и управления. Это затронет каждого, самые потаенные струны души, и я просто-таки обязан рассмотреть проблемы…

Ну что, хватит?

Нам от тех цифр ни холодно, ни жарко. Наше управление — отстающее, и в той же газете дерут его начальника вместе со свитой.

О том, что предстоит летать больше, а топлива жечь меньше, мы наслышаны. Но как я, как конкретно мой экипаж будет это делать?

Лишняя загрузка не проходит по весу; топлива и так в обрез. Да еще и пережигаем его, часто уходя на запасные, потому что в самый сложный период, весной и осенью, посадочные системы в аэропортах вечно не работают.

Так что конкретно смогу сделать я? Экономить топливо мне невыгодно, потому что стимулов нет.

И вот я должен обозначить пути решения. Я знаю один путь: плати за экономию, и одна брешь будет закрыта. А за оптимальную загрузку пусть борются другие. Я в полете с борта даю предельную по топливу загрузку — пусть земля ее изыскивает.

Какие такие коренные преобразования грядут, мы не знаем. Какая будет интенсификация? Полеты без штурмана? Да. И делать его работу за ту же зарплату. Это вдохновляет.

Какой научно-технический прогресс, когда у нас АТБ в чистом поле? Какое улучшение планирования, когда мы месяцами без выходных?

А нам предлагают поразмыслить о структуре авиалиний. Нам сверху видно все? Какая еще, к черту, структура? Какой там наиболее производительный самолетный парк? Да Аэрофлоту летать не на чем, давимся тем, что дают, чем рот затыкают. Лишний рейс выбить — эпохальное событие. Трассы одни и те же, еще с Ли-2. Самолет один — Ту-154; когда-то дождемся еще экономной «Эмки». Какой еще оптимальный вариант, когда и в министерстве-то головы об него обломали.

Мозги нам пудрят. Налет подсчитайте… соотнесите… Сами считайте.

Дурью маются в этом политуправлении, а мы, пропагандисты, расхлебывай.

Что говорить-то об этой перестройке, когда мы ни сном ни духом о ней не знаем.

…Потом надо поговорить о том, что Аэрофлот плохо перестраивается. В духе времени, пожурить слегка кое-кого, что, мол, плохое качество, что нарушения, что выводы сделаны не во всех управлениях и предприятиях, и т. п.

Качество — категория политическая. Культура обслуживания — категория политическая. Дисциплина — категория политическая.

А в туалет сходить — тоже политическая категория?

Итогом должен явиться анализ причин медленного процесса перестройки. Неспособность извлечь должные выводы из съездовских уроков правды.

Кем — мною?

Инерция мышления…

Чья — моя?

Отсутствие энергичных действий…

Тоже моё?

Как же мне только не стыдно…

Человеческий фактор. Я должен проанализировать свой коллектив. Профессиональная подготовка? Высокая. Уровень общего и специального образования? Извините, среднее специальное. Стаж работы? Да уж у всех седина. Моральный климат и социально-политическая активность?

Вот, наконец-то, ближе к реальной жизни. Хороший климат у меня в экипаже. А насчет активности…

«С каждым днем в гражданской авиации множатся ряды участников социалистического соревнования за достойную встречу 70-летия Великого Октября. Трудовые коллективы берут на себя новые, более напряженные обязательства…»

Ну почему меня никак не трогают эти призывы и лозунги? Ну почему я не становлюсь в первые ряды, не беру на себя обязательства? И ведь годами, десятилетиями повторяются одни и те же призывы, одни и те же обязательства. Меняются даты: то к какому-то «летию», то к юбилею, то еще к какой-то точке отсчета. Одно и то же, одно да потому. Десятки, сотни тысяч людей работают в пропагандистском аппарате, выдумывают лозунги, подгоняют под даты и юбилеи… а уж кормится вокруг них легион прихлебателей, шумовиков.

А меня это не колышет. Это фон, я от него отстроился. У меня, у конкретного меня, на моем рабочем месте, этот фон — просто помеха. И я удивляюсь, что депутат Верховного Совета пилот Каледин лихо подхватил инициативу по досрочному выполнению планов двух лет пятилетки и значительному росту производительности труда.

У него что — план на два года есть? В Верховном Совете? У меня его и на два месяца нет. Дадут налет — буду летать по 700 часов в год, не дадут (как у нас сейчас и есть) — буду по 450, остальное время сидеть.

Или у него план по перевозке пассажиров: перевезти за два года столько-то тысяч? Так от нас это не зависит.

Или же у него план по производительности труда? Так тонно-километры в час же. И тонны, и километры, да и часы, особо от нас не зависят.

Или у него план по экономии топлива? Так отказывайся тогда от загрузки — сэкономишь за счет пониженных режимов работы двигателей.

Не вижу логически обоснованного плана работы экипажа. Ну как у меня хватит совести брать еще и какие-то повышенные обязательства.

Зато я три года заседал балластом в парткоме ОАО. Там покойничек Никитин соберет, бывало, нас и озадачивает. Вот, товарищи, нам доверено быть инициаторами такого-то почина, нам и архангельцам. Нас никто не спрашивал, пнули в спину, так что никаких вопросов, давайте подумаем, как обеспечить. Надо вертеться, с нас потом спросят.

Вот так. Ну, и Каледину — так, не в обиду, конечно. Пнули — подхватил. А коллегия министерства предложила хозяйственным руководителям обеспечить Каледину выполнение. Ну, как Стаханову в свое время. Но всех ведь не обеспечишь. Зато мы в первых рядах, подхватили инициативу. Уря.

Где же перестройка, в чем? В том, что «ряды множатся с каждым днем?»

Давно ли — по радио, по телевизору, в газетах, да даже в электробритвах, — трещало: «Вся страна с небывалым подъемом встретила… отозвалась… с невиданным энтузиазмом… ударным трудом ответила…»

Мы не построим коммунизм в обозримом будущем.

Людям надоел треск, приелись лозунги и призывы. Людям нужна одна правда, какая ни есть, и просто человеческое слово. И не купишь меня разговорами о почине, инициативе и прочем, пока сама жизнь на рабочем месте не заставит проявить ту инициативу.

Как далеки все эти проблемы от святой романтики, что привела меня в авиацию. Вернее, где она, эта романтика? Душа у меня болит от наших неурядиц, неувязок и проблем, а уж о романтике вспоминаю со снисходительной и грустной улыбкой.

Идешь по верхней кромке, обходя едва заметные холмики, возвышения, безобидные выпуклости облаков, идешь, радуешься. Солнышко светит, ветерок попутный, ты над миром, кругом вечная чистота, пустота на сотни верст; штурвал послушный в уверенных руках, за спиной полторы сотни пассажиров, почта, груз; люди тебе доверились и дремлют. Романтика? Об этом ты мечтал, когда шел в училище? И вот так бы всю жизнь… над этой мышиной возней…

Но перед взлетом ты набегался на земле, а перед той землей, не выспавшись, мерз на остановке, в то время как весь крещеный люд ложился спать. Но в стране дураков работа ночью только начинается. Ты об этом не думал тогда.

Безобидные возвышения облаков — то айсберги гроз,

уходящие глубоко вниз, скрытые обманчиво чистой пеленой верхней облачности. И навстречу тебе снизу тяжко выгребаются, между гроз, в электризации и болтанке, такие же романтики. А ниже, не пробившись, кто-то возвращается, а кто-то пошел в обход, и романтик у романтика спрашивает, куда лучше обойти, как обстановка.

А ты себе идешь по чистому небу, обходя эти самые верхушки, и нет тебе покоя. Скоро смена ветра, начнет трясти, надо обдумать, куда деваться, если затрясет очень сильно. А впереди снижение сквозь грозы, осадки, обледенение, а погода ухудшается, а на запасном ветер на пределе…

Если бы только эти проблемы — то всю жизнь летай себе и радуйся.

Но и посторонние люди — пусть они не знают обо всех наших проблемах, а думают только о романтической и беспременно мужественной стороне летной профессии.

Ну и что? А все то же. Я шел сюда, понятия не имея, сколько платят, какие льготы, какая пенсия, как с жильем, какие отношения. А современная молодежь интересуется в первую очередь именно этим, и еще многим другим. И зачастую, прагматически взвесив, делает свой выбор не в пользу авиации, а в пользу конторы и торговли.

Полеты — как наркотик. Раз попробовал, тянет, еще и еще — и втравился на всю оставшуюся жизнь. Потом, может, и хотел бы бросить, а оно не отпускает. А когда уж профессионально накрепко связал свою жизнь с полетами, тогда только начинаешь завидовать тем, кто порхает себе в аэроклубах, — всем этим дельтапланеристам, самодельщикам и прочим чистым романтикам. У них одна проблема: летать хочется, а не дают. И они в эту стену бьются и бьются; глядишь — пробился и летает себе от души, кувыркается.

А мы летаем потому, что работа такая, кусок хлеба. А это две больших разницы.

Но дело должно идти. Как во времена Сент-Экзюпери: Линия должна действовать всегда. Упал, разбил машину, — хватай мешки и беги к ближайшему поезду: почта должна дойти.

Людей надо возить, и почту, и груз. Ямщина.

Кто придет нам на смену? Только такой же воздушный наркоман. Да только откуда ему взяться. У нас еще с авиационным спортом возятся… но это же спорт — голы, очки, секунды, доллары, престиж, блага… А фанатики, любители летать, те, кто верны полетам хоть на чем, хоть когда, — те в загоне. Они себе украдкой что-то мастерят, украдкой где-то порхают… А нам нужны массовые школы юных летчиков — не те,

показушные, с красивой формой и бантиками, а те, где просто учат летать на планере.

25.10. Летчик на Ту-154 может налетывать 700 часов в год: по 70 в месяц плюс два месяца отпуска. Это санитарная норма, она рассчитана учеными.

Теоретически это так. Если летать с базы, ночевать дома, то — конечно. Например, каждый день рейс на Благовещенск, днем, — это 11 рейсов, 11 дней, их можно отлетать хоть подряд, а потом 19 дней отдыхать. Так работать мы согласны; с нами согласны и ученые-медики. Каждую ночь спать дома. Отпахал треть месяца, положил в карман 600 рублей — и отдыхай. Тут и отпуска не надо. Даже пусть два разбора в месяц и три резерва — все равно, полмесяца отдыха.

Говорят, примерно так летают в Баку. Я не слышал что-то, чтобы бакинцы летали на край света с тремя-четырьмя посадками, с ночевками и сидением по трое суток в других часовых поясах. Они летают по европейской части страны, днем, а спят дома, ночью.

Если бы я знал свой план на весь месяц и был уверен, что он железный, я мог бы планировать свою личную жизнь.

Но большинство наших рейсов в зимнее время сокращают до трех раз в неделю. Можно, конечно, в рейсе отдыхать с самолетом 12 часов, но где ж набраться самолетов. Самолет должен летать, иначе он нерентабелен. А экипаж, значит, должен сидеть в эстафете по двое-трое суток: то в Одессе, то на Камчатке, то опять во Львове, то снова во Владивостоке.

В общем, зимой работы мало, а летом работа почему-то без выходных, да еще продленная до 87 часов месячная саннорма.

И все-таки мы едва налетываем в год 500 часов, а то и не получается. У меня в этом году — без отпуска летал — едва натянулось 400 часов. А устал за лето, как будто вытянул всю саннорму. А ведь налетал за лето едва 250 часов.

Конечно, блатным летать чуть легче. Им ставят выгодные короткие рейсы. Какой ни тяжелый рейс с разворотом на Хабаровск или Москву, но это все же не Камчатка, где шесть посадок и трое суток сидеть, оглушенному чужим режимом. И Норильсками их не очень балуют. Так что у них и налет есть, и отдыха чуть больше.

Правда, как начнем летать без штурмана, эти рейсы с разворотом высосут всю душу, не захочешь.

Итак, цифры цифрами, а работа работой. В таких условиях до 55 лет долетывают единицы, и то, обычно, командно-инструкторский состав. Они летают меньше нас, им достаточно 250 часов в год. Правда, инструкторы летают 500 часов, из кабины не вылезают. Но это налет — лучший, самые дорогие рейсы, они планируются заранее, железно, и, в основном, дневной

Благовещенск. Заработок инструктора, с учетом коэффициента 1,5, т. е. оплата за час, как за полтора, достигал в иные месяцы 1000 рублей.

Правда, сейчас все это урезали, инструктор в оплате приравнен к рядовому КВС, и налетывать должен так же, как рядовой. И желающих в инструкторы тут же поубавилось.

В основном же, летный век наш ограничен 50-ю годами. И то: пилот уходит уже с кучей диагнозов, то есть, больной, изработанный, как другой человек в 60. А сколько не долетывает и до пятидесяти…

Ну а те монстры, что летают и после 55 лет, как Рульков, — ясно какие работники. Кстати, Кузьма-то Григорьевич — трудяга, из-за штурвала не вылезает, никому не мешает, ну, поворчит немного, и все. Спит себе в полете да курит одну от другой. Вот что полезного можно взять у Рулькова, так это стремление предвидеть и зря не рисковать, даже в мелочах. Надежно. Но и особого прогресса от такой манеры не жди. Это путь — по накатанным до блеска рельсам. К этому надо стремиться, это основа безопасности полетов, но… но надо трезво оглядеться и вовремя уступить дорогу и уйти.

А вот пресловутый С. явно не тянет уже. Не хватает ему реакции, не успевает вертеться, отстает от требований времени, и каждый полет с ним — КВН, ребята ворчат.

Что, брат, соскучился по работе? Полтора месяца без полетов, сосет? Ты пока плюй-ка на все, тебе еще две недели отдыхать. Дыши, спи, вкалывай на даче и в гараже, пульс по утрам 58… И не жалуйся на здоровье свое: у других вон, видел — как люди мучаются с болячками, месяцами лежат, а туда же, лезут, натягивают цифры, летают с диагнозами, наркоманы воздушные… Втравился — так уж до конца.

А все ж-таки, если бы свершилось немыслимое и у нас разрешили бы полеты частной авиации, как во всем крещеном мире, — немедленно приобрел бы маленький самолетик, посадил бы семью — и «потише-потише»…

Да, растащило-развезло… Конечно, отстаем мы от мира. Значит, автомобиль частный — это, наконец, можно внедрять массово. Ездии на свой страх и риск. А летать, значится, еще время не пришло. Интересно, когда же оно придет, это время? Жаль, уже стар я буду. А может, и не доживу.

А так бы — с моим-то опытом — за два-три дня прилетел бы в любой конец. Конечно, за обслугу, охрану, стоянку, прогноз — надо платить. Ну, так у летчика как раз на это скорее бы деньги нашлись, чем у слесаря. Вот и летали бы сначала летчики, кто и

опыт имеет, и деньги. Сел бы с семьей на собственный ероплан, и потихоньку… мне не надо пилотажа, я наелся, я бы спокойно… А красота-то какая! По утвержденной трассе, допустим, вдоль железной дороги, по «компасу Кагановича», на высоте 300 метров — широка страна моя родная… А на сложных участках — пожалуйста, консультируйся у опытного штурмана, у синоптика.

Эх, создать бы общество типа Добролета на кооперативных началах — там работы нашему брату, старому летчику, немерено. Учили бы людей летать, сами строили бы технику, все бы это объединилось, молодежь бы пошла к нам, таланты…

Но кто возьмет на себя? Эх, мечты, мечты…

Кондовая, суковатая система наша. Нет, это уже в 21-м веке решится. А сейчас скептики скажут: тут в аэрофлоте что творится — пацаны на Ан-2 петли крутят, убиваются, на Як-40 — бочки, на вертолетах в облака лезут, падают.

Да потому и лезут, что нельзя. А разреши — натешатся, перебесятся, больше и не надо будет. Вот сперва накувыркался бы на своем, сломал голову — сам виноват… все ж лучше, чем от водки; на своих автомобилях что-то не шибко кувыркаются, ездят спокойно, а дураков везде хватает, туда им и дорога.

Не умеючи, сам не полезешь петли крутить. Летай себе блинчиком. А то нас, помню, в училище повезли в зону на «Яке»: вот бочка, вот штопор, вот переворот-петля-полупетля, вот боевой разворот, вот управляемая бочка, — но ты этого не делай, а только штопор, боевой разворот, вираж. Ну, мы уходили против солнца и только и делали петли да бочки то, чего нельзя, — но нам же показали! Штопор-то тьфу, скучно. Зато с фигуры сорвался в штопор — не было проблемы вывести.

Нельзя — так не соблазняй. Да и зачем частнику бочка. Иди тогда в аэроклуб, там научат. А частник должен уметь выводить из штопора, а вернее, до него не доводить, да безопасную высоту выдерживать, да связь вести, да ориентировку.

Ну да это проблемы будущего.

А все ж-таки иметь бы свой еропланчик, малюсенький… вроде мотопланера. Кто летал, тот меня поймет. Какой-то немец вон, ему уже сто лет, — летает! А ведь маленький самолет проще и дешевле современного автомобиля. Ну, может, не дешевле — и что?

В Польше планеризм — массовый, чуть не национальный вид спорта, дети с 12 лет летают, и поляки авторитетны как летчики, мы их уважаем. Там система другая. Правда, там своей-то транспортной авиации почти нет, только международники. Пространство свободно. А у нас, во-первых, все задавила армия, даже наш аэрофлот — лишь бедный родственник могучего соседа,

Потом, у нас куда ни плюнь — авиахимработы. Ну куды хрестьянину податься?

Но все проблемы можно решить. Места все ж у нас много. Нет только желания генералов, отмахиваются. По дорогам можно, езди, путайся под ногами. По воде — пожалуйста, топись. По рельсам вот нельзя: не разминешься. А по воздуху… Страшно начинать.

Но я верю, решится. Можно отвести и пространство, и каналы связи, и диспетчеров посадить, и синоптиков, и техников, а уж площадок старых везде полно. Можно и в руководящих документах главу новую написать. Можно и контроль Госавианадзора наладить. И матчастью надежной снабдить, двумя-тремя моделями, и самодельщикам уголок отвести. И сервис наладить. И все это — за наши деньги.

Не так уж нас много и наберется пока. Полеты организовать только днем, под контролем, со связью, а если кому в сторону — плати дополнительно за аварийно-спасательное беспокойство.

Гораздо больше организации будет, если учить со школьной скамьи, серьезно, на порядок выше, чем в автошколах.

Мечтать можно. Кто делать будет? И кто разрешит?

27.10. Вчера сосед-пилот сообщил мне о катастрофе Ту-134 в Куйбышеве. По предварительным данным, пожар на взлете, то ли двигатель, то ли багажник. Экипаж выполнил стандартный разворот, зашел, казалось, уже все опасное позади, вот он, торец полосы… Но тут пассажиров припекло, не выдержали, бросились все вперед, скопились, центровка предельно передняя, не хватило рулей. И самолет врезался прямо в торец, скапотировал… Кое-кто остался жив, и вроде бы жив командир. Командир всегда виноват. А что он мог сделать?

31.10. Президент Мозамбика Самора Машел погиб в авиакатастрофе. Я сперва думал, что его вез мозамбикский экипаж, но оказалось — наш, на Ту-134. Лету из Замбии в Мозамбик — полтора часа; от Лусаки до границы на восток минут 30, потом вдоль Мозамбика на юг до Мапуту. Весь полет — вдоль границы с ЮАР.

Мапуту — международный аэропорт, должен быть оснащен всем необходимым. Правда, шереметьевцы, летая по Африке, говорят, что там чаще всего применяется визуальный заход.

Погода звенела. Ночь, но видимость хорошая. И вот подозревают, что перед посадкой, рядом, в ЮАР, заработал портативный радиомаяк и увел их за границу, в Драконовы горы.

Спроси меня, пилота, что я мог бы сказать по этому

поводу, — не знаю, что и ответить.

Экипаж опытный. В международном аэропорту есть радиолокатор. Раз летел Президент, то уж никак без контроля, все стояли на ушах. Может. там и РСБН есть, не знаю. Как экипаж выходил на схему? Если дают хорошую погоду, а земли не видно, значит, погода плохая, повнимательнее. Контроль места, азимут, дальность, высоты по рубежам снижения, перевод курсовой системы. Контроль по локатору, своему и с земли.

Выход на привод, заход по схеме, вписывание в зону ИЛС, контроль по приводам. Какой еще, к черту, радиомаяк за границей. И главное: почему столкнулись с землей? Не сработали ССОС, РВ-5? Куда смотрели диспетчеры Мапуту?

Нет, тут что-то нечисто. Либо… повторение красноярского случая с К., безответственность? Все на самотек? Что ж тогда это за экипаж такой, президентский? Куча вопросов.

1.11. Нам нужен тренажер, отвечающий определенным назревшим требованиям.

Во-первых. Для бортинженеров нужен свой тренажер-пульт, на котором они до автоматизма отрабатывали бы свои многочисленные операции в особых случаях. Они этим на практике не занимаются, кроме как раз в квартал, комплексно с экипажем.

Во-вторых. Никакая ситуация, возникшая в полете, неотделима для пилотов от пилотирования. И поведение и реакция самолета должны точно имитироваться на тренажере. Они должны быть обязательно адекватны перемещению органов управления и созданию на самолете аэродинамических моментов при отказах, соответствовать реальности и по времени, и по ускорениям. Тогда пилот не будет отвлекаться от решения задачи на борьбу со взбунтовавшимся и неадекватным тренажером.

Третье. Пилот-инструктор тренажера должен быть не оператором, а именно пилотом и именно инструктором. Сейчас он оценивает подготовленность экипажа по времени реакции, срабатыванию систем и, в конечном счете, по устранению аварийной ситуации.

Но для этих целей нужно иметь либо упомянутый выше тренажер-пульт, либо отрабатывать действия бортинженера на этом же тренажере предварительно, без экипажа, чтобы оттренировать бортинженера, т. е аналогично тренажу в кабине.

А роль пилота-инструктора тренажера, на мой взгляд, заключается в контроле работы экипажа. Работы, взаимодействия, приводящего к конечному результату. Тренажер ведь нужен и для отработки взаимодействия в нормальном полете, и для отработки

действий по устранению аварийных и особых ситуаций.

Четвертое. Тренажер должен быть с высоким КПД. Время должно быть уплотнено до предела. Все эти запуски двигателя после посадки с отказом, руление, читка карты — это балласт. Грубо говоря — отработал в аварийной ситуации, есть шероховатости — инструктор должен иметь возможность нажатием кнопки вернуться к началу этой ситуации и снова отработать с того же места, а надо — отработать еще и еще, без посадок, запусков и лишних полетов по кругу. Ведь музыкант, вызубривая пассаж, не проигрывает вещь с самого начала, а зубрит, и зубрит, и зубрит именно трудное место мелодии.

Экипаж должен перед полетом предварительно подготовиться, оговорить программу, и сразу приступать к работе. Мы теряем половину времени на подготовку к полету, сидя уже в кабине: карты, запуск поочередно каждого двигателя, включение и раскрутка приборов… да мы это все знаем наизусть и выполняем тысячи раз! Потом взлет, нудный набор высоты в зону… Или полеты по кругу — они ничего не дают. Надо просто нажатием кнопки задать параметры и место полета — и по готовности экипажа вводить отказ.

Пятое. Тренажер должен быть под рукой, т. е. в каждом отряде должен быть свой собственный тренажер. Надо экипажу отработать шероховатость — пошли и отработали. Зимой сидим, делать нечего, времени море. Это проще, чем в Ростов или Ташкент стоя летать.

Шестое. Командно-инструкторский состав должен постоянно наблюдать работу экипажей на тренажере. Присутствовать ли в кабине или за пультом инструктора — но постоянно там быть, видеть, кто чего стоит, знать, кто чем дышит. Это условие обязательное, польза от него абсолютная Тогда экипаж привыкнет к контролю, и в полете с проверяющим уже не будет этого синдром, когда проверяющий на борту — предпосылка.

Я предпочел бы, чтобы командир отряда со мной каждый месяц летал на тренажере и порол за мелочи, и с ним бы мы их и отработали, — чем раз в три года он со мной слетает, я споткнусь на ровном месте, а он меня еще три года жрать будет на разборах, и, в общем-то, ни за что.

5.11. Жутковато-красивая легенда о катастрофе в Куйбышеве оборачивается самой банальной преступной халатностью, из-за каковой и не в аэрофлоте-то происходит большинство ЧП.

То, что я услышал сначала, — базарное радио. А пришла бумага, я ее пока не читал, но ребята подробно рассказали.

Суть такова. Заходили на посадку в простых метеоусловиях.

Командир закрылся шторкой на глиссаде и набивал руку по приборам, второй контролировал и вел связь. На ВПР шторка не открылась. Экипаж вместо ухода на 2-й круг отвлекся на открывание шторки. Тут секунды решают. Второй пилот разинул рот, и ситуация вышла из-под контроля.

Каковы причины, заставляющие молодого командира заходить под шторкой с пассажирами, нарушая все законы? Да одна тут причина. Осень на носу, опыта мало, не научился собирать в кучу стрелки. Может, следующая посадка потребует полной отдачи, а тренировки мало. Вот он и набивал. А проверить открытие шторки заранее — либо не научили, либо чуть заедала; подумал, бортмеханик поможет.

Бывали и у меня такие желания в свое время, да вовремя научился заходить по приборам, усилием воли подавляя желание проверить визуально, где полоса. Кроме того, заход по приборам был для меня всегда делом чести, ну, вроде мысли «Вася, ты рожден для этого». Ну, рожден или не рожден, но вложил я труда в это дело достаточно, и сейчас еще вкладываю.

Так ли было в действительности или не так, но вывод таков: пилоту нужен опыт. Сейчас не те времена, не та техника, а люди такие же самые. Тут экипажа не было. Все слесарями заделались за десять секунд до смерти, бросились шторку открывать.

Выйду на работу, ознакомлюсь с информацией, тогда и выводы буду делать.

Я, по сути дела, молодой, ох, молодой еще командир. Пятый год всего. А у нас летают люди, никогда не сидевшие в кресле второго пилота, разве что проверяющим. По двадцать и тридцать лет летая командиром — огромный опыт, куча гибких методов руководства экипажем, нестандартное мышление, аналитический ум…

Но жизнь показывает, что это далеко не всегда, не у всех. А чаще человек привыкает, вырабатывает один надежный стереотип действий, коснеет в нем, хорошо если становится добротным ремесленником, а то ведь просто обленивается. И, глядишь, старик за 50 лет, а хуже иного молодого.

Привычка, что левая табуретка — железно твоя, что Коля поможет переучиться из командира сразу на командира другого типа самолета, что Петя не даст в обиду, а с Васей из расшифровки когда-то вместе летали, свой человек, а с Мишей не раз пито в гараже… Знавал я таких.

А у меня каждый новый тип — этап жизни. Ан-2 — первая ступенька, ввод командиром — этап; на Ил-14 эпопея, ввод в строй — взросление; на Ил-18 — сбылись мечты, ввод на лайнере — самому не верится; попал на «Ту» — вообще другой мир…

Сдача на первый класс, первые самостоятельные полеты — это все стрессы, встряски, мобилизация, работа над собой.

Трудно предположить, чтобы человек, летая всю жизнь на Ил-18, а на первый класс сдав еще на Ли-2, сохранил, развил и упрочил в себе мобилизующее начало. Это редкость.

Но и так — из Актюбинска, еще горяченьким, бух на Ту-134, скорее, скорее — и готов командир… глядишь — уже инструкторский допуск, уже проверяющий…

Так тоже нельзя, внутри он сырой. Мобилизующее начало в нем, конечно, есть, но нет опыта, на чем люди часто и горят.

Крайности вредны, истина должна обкатываться где-то посередине. Пройдет время — недолеты-перелеты наконец сойдутся в той точке, где достаточный опыт, вкупе с хорошими знаниями и волевыми качествами, нравственным стержнем, дадут хорошего летчика.

Пока это путь наощупь, с болью и кровью. Переходный период: от чкаловских времен и сталинских соколов к инженер-пилотам. А через десять лет уже все пилоты будут инженерами.

11.11. Отпуск кончился. Ну что: я отдохнул хорошо.

Куйбышевцы говорили, что вроде бы командир того злосчастного «Туполенка» опытный летчик. Но это дела не меняет. Как бы там ни было, а у человека возникла нужда самостоятельно тренироваться. Объем тренировок в аэрофлоте вообще уменьшен до предела, заэкономились, все надежды на тренажер, а он не отвечает элементарным требованиям и не удовлетворяет пилотов. И вот — результат.

Другое дело, что человек желает тренировать себя, а не умеет, даже вроде опытный. Это уже не вина его, а беда. Значит, нет способностей, значит, не на своем месте.

Перестройка как раз и должна всех расставить по местам, я так понимаю. Мало ли у нас блатных, которые лишь место занимают, а на самом деле — ходячая предпосылка.

Он и чувствует свои слабости, но… кругом все летают, я тоже летаю, вроде и у меня получается; наверно и у других есть слабости, а помалкивают себе, да наверняка и вся жизнь такова… Вот примерный ход его мыслей и уровень требовательности к себе.

Я знаю командиров, которые всю жизнь проспали в кабине. Надеялись только на авось, на свою хватку, на надежность техники. Особенно расплодилось таких пилотов на ильюшинской технике — очень уж она проста и надежна, на дурака рассчитана. Как я уже раньше говорил, туполевские самолеты быстренько

отсеяли большинство таких, беспечных. Но кое-кто из блатных остался, вот и этот, что под шторкой заходил, видимо, такой. Иначе чем объяснить эту детскую беспомощность и командира, и его экипажа.

В полетах тренироваться можно и нужно. Но надо уметь отделять те условия, что хоть в какой-то степени, а ухудшают безопасность полета. Здесь заход должен быть только комплексный (да и всегда комплексный), по приборам, но с визуальным контролем и строгим распределением ролей в экипаже на всякие случаи. Но если условия просты, заход можно выполнять строго по приборам, усилием воли подавляя желание взглянуть поверх козырька приборной доски. Это умение вполне доступно всем, оно требует только волевого усилия над собой. И не надо никаких шторок.

Конечно, когда полоса открывается внезапно и близко (при сплошной низкой облачности), это шокирует, и к этому надо себя готовить. Однако ты на то и пилот, чтобы уметь не дергаться. Уверен в себе — полоса откроется точно по курсу.

Не часто бывают такие заходы. Чаще — туман или снегопад, когда земля просвечивается огнями постепенно. Но в любом случае заходить надо строго, а для тренировки этого дела шторки не нужны.

12.11. Вчера на разборе нам доложили, что в результате требования трудовых коллективов освобождены от должностей начальник управления и командир нашего объединенного отряда. Месяца не прошло после того исторического открытого партсобрания.

Теперь бы убрать Бугаева. Он мыслит категориями По-2; умом-то он все понимает, а сердце его приросло к тем временам, как и зад — к креслу министра. У него подлиз кругом полно, и все думают не о деле, а как бы столкнуть ближнего и забраться в его кресло, да трубят о перестройке. Так что полеты без штурмана — одна из таких хриплых труб.

Вчера был в райкоме на семинаре пропагандистов. Там все то же: дизель себе попукивает, говорильня, шестерни крутятся, шумят, бумагу изводят, а приложить к реальной жизни нечего.

Я могу своим слушателям лишь сказать: видите — жизнь заставила нас зашевелиться, и тут же мы смели зажравшихся руководителей. Это весомее всех шестеренок.

13.11. Вчера разговелся после длительного перерыва в полетах. Не успели мы вернуться из Ростова, куда летали

пассажирами (зайцами) на тренажер, как уже с утра пораньше стояли в плане, естественно, на Благовещенск, с Кузьмой Григорьевичем.

Полеты, посадки удались вполне. Небольшие колебания в выдерживании параметров, конечно, были: немного частил, подбирая режим двигателей на глиссаде, непривычно отличающийся от летнего. Но это обычные издержки при переходе с летнего периода на зимние условия.

Посадка дома вообще получилась отменной, руление рульковским методом, спокойные и вовремя отдаваемые команды, — Кузьма Григорьевич остался доволен и поставил «отлично».

А я вошел в колею. Сразу встала задача: в ближайших полетах отшлифовать ручное пилотирование и дать возможность полетать бедному Леше, который без меня за два месяца выполнил всего два рейса. То ли жрут его, то ли всем на него наплевать. Эх, личностный фактор…

Когда человек собирается уходить, а тем более, когда он всем надоел, либо не сошелся характерами с начальством, — ох и несладко ему приходится.

Леша любит поболтать, часто повторяясь, да еще с такими чисто бабьими нюансами, что надоест хоть кому. Я с этим мирюсь, а ценю его опыт и умение работать. А в эскадрилье он, добиваясь правды, только на Кирьяна три рапорта написал (и Кирьян три выговора схлопотал), но зато и он Лешу травил, пинал и затыкал им дыры, пока не подвернулся я и мы не слетались. Но слава за Лешей есть — вздорного ворчуна и склочника. Так что тот оставшийся год, который он еще собирается пролетать до пенсии, будет для него несладким, если он как-то уйдет из нашего экипажа. Поэтому он и держится за меня, а мне с ним удобно работать, потому что он надежный пилот.

Поменьше бы наши начальники травили подчиненных за просто так, за неугодность, а думали бы о пользе их для дела. А то знают, что человек уходит, и еще под зад пинают, чтобы, уходя, плюнул через плечо и не обернулся. Вторые пилоты их интересуют только перспективные, а у нас половина — старики. Правда, иные из стариков этих только кресло занимают, но у Леши, к счастью, осталась любовь к полетам.

Миша Якунин все с весны выгадывал, как бы повыгоднее уйти. Зная, что со штурманами у нас напряженка и летом отпуска не выпросить, написал весной рапорт на увольнение и ушел на все лето добирать заначки отпусков, намекнув начальству, что осенью, может статься, он еще передумает и вернется. Не

вернулся. Нигде не работает, только что не бичует. Его идеал работы — шабашка, и он мечтает зимой шабашить, а летом в свое удовольствие ковыряться на даче.

Зная, что он давно надумал уйти, с ним перестали церемониться, спихнули в другую эскадрилью, дав понять, что все, лафа кончилась, скорее бы развязаться. Заткнули дырку, с паршивой овцы хоть шерсти клок. Ну, правда, он и носился со своим «я хоть завтра на пению, мне плевать…» А жаль, штурман он хороший.

Трагикомически все сложилось у старика С. И так у него вечно в экипаже КВН, вечные отклонения и расшифровки. И везет ему на всякие отказы. То, было, пару лет назад садился в Благовещенске с негорящей лампочкой одной ноги шасси, не зная, встала ли нога на замок, а вез какого-то партийного деятеля, — так посадкой руководил по радио аж из Хабаровска случайно там оказавшийся Васин, и потом экипаж наградили именными часами. То совсем недавно на разбеге у них загорелось красное табло, прекратили взлет и не выкатились — опять ценный подарок (кстати, инженером у них был мой Валера Копылов).

То ли он мечтал получить Заслуженного, то ли поверил слухам, что в этом году нам поднимут пенсии, — но в 57 лет сумел еще раз в Москве пройти ЦВЛЭК и с великим трудом вернулся, чтобы полетать еще полгодика. Но так как летал он всегда шероховато, в экипаже у него вечно нелады, а тут снова пошли расшифровки, а отряд (не сглазить бы) в этом году работает очень чисто, и едва ли не самое темное пятно — моя обидная сочинская посадка, — Медведев в тревоге и нетерпении не дождется Нового года и даже с нами на разборе поделился своими тревогами и просил всех собраться и не допустить ЧП, — учитывая все эти факторы, стало ясно, что С. стал сейчас ходячей предпосылкой и бельмом на глазу, от него можно всего дождаться, а значит, лучше бы ему уйти на пенсию по-хорошему. А он ни в какую. Медведев его порет, а он встал навытяжку и долбит свое: виноват, исправлюсь! Да когда исправляться-то ему, деду?

Короче, Медведев стиснул зубы и слетал с ним на проверку. Конечно, куча замечаний, недоработок и нарушений. И поставил вопрос ребром: дал какой-то символический срок на исправление, после чего обещал проверить снова, и при малейшем… в общем, если не исправится (а куда уж старику-то суметь исправиться), придется ставить вопрос о несоответствии его первому классу и занимаемой должности. Короче, сожрал.

С. тут же «заболел»; подошла полугодовая комиссия, старику

она — в объеме годовой, положен велотренажер, он, поразмыслив на досуге, его «не прошел». Всё.

Это была последняя возможность сделать хорошую мину при плохой игре, а отряд избавился от лишней тревоги. И теперь мы с удовольствием, торжественно, с подарками, скоро проводим старика (да он еще здоров как сохатый!) на заслуженный — ох, заслуженный! — отдых.

Уходить надо непобежденным. Так ушли в свое время, в 50 лет, Сычев и Петухов, и никто их не упрекнул, а в памяти они остались как хорошие мастера.

На недавнем разборе Медведев информировал, что ожидается постановление ЦК и Совета министров по работе Аэрофлота. И Куйбышев, и Мапуту — вина летного состава. В Куйбышеве нарушили технологию работы и НПП и глупейше убили людей, а в Мозамбике просто нарушили схему захода на посадку. Так что кресло Бугаева шатается сильно. Все ж-таки мы убили Президента страны — что ж это за правительственный экипаж такой, что ж это за летчики у вас?

В последнем номере «Воздушного транспорта», по следам статьи о нашем управлении и отряде, новая статья. Новые подробности, новые действующие лица. Этот стиль работы, эти примеры типичны для всего Аэрофлота, да и для всей страны. Вот так наш отряд, наравне с Краснодарским, встал на виду у всего Союза.

Очень интересная стала жизнь, забурлила; свежая струя ворвалась в наш затхлый келейный мир.

21.11. Какая-то хворь привязалась: насморк — не насморк, слабость — не слабость, шею вдобавок слегка заклинило. Сижу дома, пользуюсь тем, что летать не дают. Но не забыли исправно запланировать в добровольную народную дружину. Надо идти, хоть и с больной шеей.

Ох уж эта дружина. Наш брат, аристократ-летчик, не очень жалует это принудительное начинание. Причина проста: если зацепит по носу какой-нибудь замухрышка-хулиган, то слесарь завтра выйдет на работу и к вечеру забудет, а ты можешь загреметь на полгода с летной работы по травме черепа. С нашей медициной в этом плане шутки плохи, а о семье моей никто не позаботится, пока я буду болтаться без работы. Но не откажешься же от добровольной дружины, не откажешься от продленной саннормы, не откажешься от открытого партсобрания, чтобы не прослыть белой несознательной вороной, шагающей не в ногу. Вот и идем в эту дружину… добровольно, но ворча.

Что я предлагаю? Да то же, что и музыкант, и хирург, — их ведь как-то избавляют от этой принудиловки. В конце концов, я за добровольность. Не хочу. Пусть социологи разбираются, почему я не хочу идти вечером на улицу и хватать за руку хулигана. А заодно и почему мы так редко видим на улице патрульную машину — милицейский допотопный «бобик». Весь мир дает полиции лучшие машины, а мы одно старье.

Вообще это все устарело. Нам часто говорят: «вот если мы все вместе возьмемся», или «вы же сами не хотите поддерживать порядок» — и т. п. Кто это — «вы сами?» Я сам? Я сам вместе с кем-то самим не берусь выметать этот мусор. А те, кто обязаны это делать и получают за это деньги, меня упрекают.

Я сам свое дело делаю и справляюсь без посторонней помощи. А упрекать огульно всех поворачивается язык лишь у того, кто даром хлеб ест. Приучили мы милицию к формальным методам работы, и к так называемой дружине приучили. Поневоле я становлюсь формальной галочкой для отчета, а милиция у нас зажралась, начиная со Щелокова. Об этом говорю не только я, а и весь народ.

А нам через раз крутят фильмы о героях-милиционерах.

Смешно видеть на улицах женщин-дружинниц с повязками. И люди в дружину не верят и не идут.

Как-то был я помоложе, еще на Ил-14, стоял на остановке поздно вечером. Под мышкой у меня мороженый муксун килограмм на пять, в руке портфель — добираюсь с вылета домой. Гляжу — недалеко мужик бабу душит и рвет сумочку, и оба молча пыхтят, и никого кругом, ночь…

Я бросил поклажу, все во мне затряслось, подбежал к ним, схватил за шиворот мужика, врезал ему по шее, чувствуя, как слаб, как не умею бить, а главное, как все неловко, некстати, дико, ужасно… Он упал вроде, потом вскочил, дергается весь. Закричал на нее: «А — защитничка нашла, летчика!»

Я со стыдом и дрожью понял, что это муж и жена выясняют отношения, но в злости крикнул ему: «Уйди, а то я тебя убью!» Я его ненавидел в эти секунды, а за себя было стыдно, и горько, и жалко, что влез, что, в общем-то, благородный порыв мой обгажен…

Тут подошел автобус, женщина, сдавленно и торопливо бормоча слова благодарности, поднялась, дверь захлопнулась, автобус ушел. Муж, опустив голову, поплелся куда-то в темноту, плечи его тряслись… А я остался стоять как дурак, со своим мороженым муксуном, и клял себя не знаю за что. Конечно, я вступился за женщину, но откуда мне знать, кто там из них

виноват больше. Сгорбленная фигура униженного, пожилого уже мужа внушала теперь еще большую жалость, чем перед этим женщина…

Короче, как в дерьмо окунулся.

Не для меня эти разборки: я потом два дня болел.

25.11. Из местной газеты (!) узнал о случае с Васей Лисненко. В двух словах: после взлета колеса передней ноги развернулась влево на максимальный угол 55 градусов, и нога не вошла в нишу при уборке шасси. Ходили над стартом на малой высоте, чтобы в свете прожектора определить характер неисправности; ну, определили, стали думать и гадать, что делать.

Загрузка полная: 164 человека. Ну, выработать топливо, само собой, а как потом садиться? При касании передней ногой машину может сбросить влево с полосы.

Но все же Вася справился, сел, удержал машину, спас людей. Молодец, что и говорить. Газета пишет, что экипаж представлен к наградам.

Что помогло? Очень помог низкий коэффициент сцепления на полосе — 0,35, т. е. почти гололед. Как ни тащило машину влево, но все же передние колеса проскальзывали, и боковая сила оказалась недостаточной, момент удалось парировать тормозами внешней ноги.

Вася долго, как мог, держал поднятой переднюю ногу, она опустилась на скорости 190, это уже не такой бросок, какой мог быть на 220.

Сумел он и сесть под правую обочину, почти по фонарям, обеспечив запас полосы слева, куда будет тащить самолет. Сумел тормозами и асимметричным использованием реверса удержать направление, и только в конце пробега машину все же развернуло на 40 градусов влево — но остались на полосе.

Пережили, конечно, немало, пока три часа вырабатывали топливо, ожидая развязки, судьба которой была в их руках. Ну, а на земле — всполошили больницы, пригнали 20 машин «Скорой», да пожарные, да тягачи… Начальнички перетряслись.

Вот теперь и открылось, чем чревато на емельяновском аэродроме отсутствие боковых полос безопасности и пригодной грунтовой полосы. Будь это месяцем раньше, будь сцепление получше — самолет бы слетел в болото на скорости 180, и кто знает, чем это могло кончиться. Вот какая была бы цена лесной депутатской и всего «комплекса», в котором не нашлось места полосам безопасности.

Машина эта — моя крестница 134-я, и нога — та самая,

сочинская. Ее не заменили, я точно узнал у заводского представителя.

Случай этот РЛЭ не предусмотрен. Есть там посадка на две ноги, основную и переднюю, есть посадка с убранной передней ногой, есть вообще посадка на брюхо, а вот с развернутыми колесами — нет.

Лет шесть назад так же вот развернуло переднюю ногу на Ан-24, и ребятам пришлось садиться на грунт в Северном. Было много рекомендаций с земли; остановились на самом дебильном варианте: сажать на колеса, на грунт, по диагонали в сторону стоянок. Ребята сели, держали ногу, сколько смогли, потом она опустилась, отлетела, что-то повредила, самолет загорелся и понесся юзом на стоянки, но немного не докатился. Пассажиры сдуру стали сигать во все дыры, двое прыгнули через передний багажник прямо под струю горящего керосина, сгорели.

А можно было просто сесть с убранными шасси на брюхо, на грунт. Переднюю ногу вдавило бы в нишу, ползли бы на фюзеляже; самолет бы списали, конечно. Но и здесь он сгорел, тоже списали.

Пожалуй, будь у Васи полоса сухая, пришлось бы ему садиться с убранными шасси на брюхо, на снег, рядом с бетонкой. Самолет бы тоже списали.

Кто его знает, как лучше. Но тут, слава богу, обошлось. Спасли и людей, и машину.

«Комсомолка» разместила интервью с оставшимся в живых бортмехаником Ту-134, потерпевшего катастрофу в ЮАР. Если принять во внимание преподнесенные непосвященному читателю понятия и цифры «курс», «высота», «удаление», то диву даешься. Выходит, что они за 117 км заняли высоту 1000 м (по расчету высота на этом удалении от аэродрома должна быть не менее 7000); идя с курсом 170, т. е. удаляясь от границы, попали почему-то за границу; поверили мощному маяку, абсолютно игнорируя локатор, на котором Мапуту уж за 100 км ярко светится, видна береговая черта и хорошо просматриваются Драконовы горы за границей.

Как контролировался диспетчерами полет вдоль границы президентского самолета? Посему не сработала система оповещения о сближении с землей? Почему не сработал сигнализатор радиовысотомера? И вообще, куда смотрел экипаж, где комплексное самолетовождение? Где контроль по времени?

Нет, это просто разгильдяйство. Родине нужны герои, на худой конец, мученики. А мы-то, летчики, видим: преступная халатность. Купились на маяк.

Вот так купился в Турции Боря Б. А ведь у него на борту тогда был штурман отряда, готовились все, ждали этот поворот маршрута… и купились.

Вот в горах и установили маячок: а вдруг Иван купится, разгильдяй, — купится на мякине. Президентский экипаж…

Да, может, и диспетчеры негритянские были подкуплены. ЦРУ не дремлет…

Ну, и на дурачка в конце статьи лозунг: «В следующем году восстановлюсь, долетаю за погибших товарищей…»

Хрена. Упасть на скорости 400 — какой врач возьмет на себя и допустит человека к полетам? Пусть радуется мужик, что жив остался, как вон Захаров у покойного Шилака, пусть ходит каждый год на комиссию и радуется, что платят по среднему. Отлетался.

Слетали во Владивосток. Спокойный полет. Штурман — К., алкаш К., от которого я так отбрыкивался три года назад. Сейчас мне спокойнее: нынче выпить в рейсе — да и не в рейсе — очень неправильно тебя поймут. Да, кстати, водки и не достанешь нигде: вон в Артеме тетя-продавец вылупила тырлы, что мы в спецодежде (в аэрофлотской форме) хотели купить шампанского. У них, в шахтерском городке, с этим очень строго.

А летает он неплохо, хотя по-разгильдяйски выполняет обязательную говорильню, бормочет под нос. Но дело делает и нюх имеет на такие тонкости, которые мне пока недступны. Например, сразу чувствует, какую машину куда уводит. Интуиция развита, опыт. Мне его хвали как штурмана, да и школа Петухова (хотя тот, бывало, его за пьянку натурально бил по морде).

В полете молчит, реплики несколько высокомерны: мол, не учи отца самолетовождению. Приглядываюсь. Он — тоже. Пока мой штурман в отпуске, штурмана будут меняться часто.

А Женя все никак не пробьет обмен квартиры, поехал в Липецк добиваться.

Посадки хорошие. Во Владике взлетали в снегопаде, рулить на старт было сложно. Чита не заправляла, пришлось залиться до упора, благо, пассажиров было всего 85 человек, сэкономили кое-чего, и в Чите понадобилось всего 3000 литров, мелочь, так что и воевать не пришлось — дали без разговоров и отпустили с миром.

Дома Леша корячился, давно не садился в снегопаде, сел на занесенную снегом ВПП правее невидимой осевой, но строго параллельно фонарям; я не мешал.

Много разговоров о пенсии. Некоторые не выдерживают и, понадеявшись, что вот уж скоро пенсию увеличат, бросают

полеты и уходят.

Так ушел второй пилот Володя Л. Мы с ним учились в Кременчуге, оба окончили с отличием, попали в Красноярское управление, параллельно летали на Ан-2, Ил-14, Ил-18; на «Ту» он пришел попозже. Холостяк до 40 лет, да и навсегда.

За эти годы он из веселого и жизнерадостного человека превратился в угрюмого мизантропа, построил кооперативную квартиру и совершенно замкнулся в себе. На работе превратился в человека-функцию, причем, демонстративно: я, мол, свое дело делаю, а там хоть гори все огнем. Но такая линия поведения не для летчиков: все плавно, но энергично от него отвернулись, и он остался один.

Летал он, правда, неплохо, теорию и документы знал досконально, все выполнял четко… но командиры почему-то перестали давать ему взлет-посадку, используя буквально как автопилот и как бумажных дел мастера в экипаже; он молча делал свое дело. Но со временем руки разучились летать; теперь ему уже просто не доверяли ничего кроме бумаг. Он в экипаже не разговаривал неделями. Стали от него отказываться, сначала самые нервные, потом все.

В чем причина, я не знаю, но полагаю, что тут завышенный уровень претензий, правдоискательство и разочарование сыграли немаловажную роль. Он в молодости все скрипел и критиковал всех и вся.

Я хоть и тоже интроверт, но умею приспосабливаться к людям и обстоятельствам. Твердо знаю, что без людей не проживешь. И еще знаю: нет людей абсолютно хороших, у самого лучшего может быть черное пятно; но раз это неизбежно, значит, надо мириться и контактировать с лучшими качествами, опуская худшие, искать точки соприкосновения.

Сам-то я тоже не без греха, так что оставим в стороне максимализм. А он был максималист в пределе, но… в сорок лет это смешно. Истина всегда находится где-то в середине.

А жаль: погиб козак!

Ну ладно, жизнь выдавила неуживчивого человека. А вот пример жестокой несправедливости по отношению к личности, оставившей в истории нашей авиации яркий след.

Летала у нас в управлении Ираида Федоровна Вертипрахова. Всю жизнь свою положила на алтарь. Пахала командиром Ил-14 и Ил-18 наравне с мужиками, а ведь еще и чемпионка по парашютизму в прошлом, и на Ту-154 переучилась в числе первых, и даже — показухи и рекорда ради — в наспех сколоченном женском экипаже быстренько переучилась на Ил-62

и установила на этом лайнере рекорд беспосадочного полета: София-Владивосток. Заслуженный пилот СССР, награждена орденами…

Все есть. И характером проста, «свой мужик», и водку пила наравне, и даже более иных, и домой бабам пьяный экипаж развозила, в руки передавала: «Твой? Забирай!» Чужих мужей-то… а сама одна как перст, всю жизнь.

Я с нею как-то летал вторым — спокойно. Она вообще очень спокойная женщина. Летать вторым дает. Ну… и привыкла к славе, стала на кое-какие мелочи смотреть сквозь пальцы. Зайцами с нею летал весь аэрофлот. Широкая, русская натура.

Однажды в Сочах доверила сесть известному «мастеру» Д., снятому за «мастерство» во вторые пилоты, а тот (уже теперь покойничек, царство небесное) не удержал направление на пробеге, выкатился в сторону, колесами по обочине, — и гавкнуть не успели; ну, подправила, вкатились обратно, зарулили: на колесах осталось сено с обочины. Ей бы упасть на четыре кости — запросто бы договорилась, замяли бы, — нет, махнула рукой, не стала разбираться, подумаешь — мелочь: самолет-то цел, фонари на обочине тоже…

Но сочинских надо знать. Раздули предпосылку. Дошло до идиота Васина. Правда, и наш Лукич, очень не жалующий женщин за штурвалом, руку не слабо приложил. Васин рубанул сплеча: командира Ту-154 Вертипрахову, Заслуженного пилота СССР, орденоносца, чемпионку мира и т д. и т. п., — кинуть во вторые пилоты Ил-18! Навечно!

Суки. Когда им надо — то в нарушение всех летных законов рекорды им ставь…

И так и сгноили. Она стала добиваться, связи у нее есть, Гризодубова и другие знаменитые друзья. Но, видимо, настали другие времена: бесполезно. И тихо-тихо она ушла на пенсию, стала, говорят, попивать… и сгинула в безвестности.

27.11. Сколько ни смотрел фильмов о спорте, всегда это поделки нижайшего пошиба: голы, очки, секунды, яркая форма, обязательная красивая любовь, — и все это на фоне какого-нибудь «оживляжа». Глазу есть за что зацепиться, уму и сердцу — отнюдь нет.

Таков и фильм «Парашютисты». Красиво и все, до глупости. И приплели наш аэрофлот. Вообще, непонятно, зачем его-то ввязали. Глупейшие кадры: вертолет ищет в лесном пожаре людей, да от взрыва автоцистерны загорается, и командир, летающий на Ми-8 в одиночку, без экипажа, но с кинооператором, начинает… решать проблемы будущей своей

свадьбы, показывает оператору медальон и занимается говорильней. А плексиглас фонаря кабины, облитый бензином, горит перед глазами.

Потом пилот, вместо немедленной посадки и скорейшей эвакуации из горящего вертолета, начинает набирать высоту, чтобы оператор мог спрыгнуть с парашютом. Но отказывают двигатели, сразу оба, и пилот, досадливо поморщившись, говорит буквально: «Этого еще не хватало!»

Потом на авторотации садятся в горах и скатываются в ущелье, где командир сам погибает, а товарища выручает. Знай наших.

Дурак-сценарист написал, не зная жизни, а безответственный режиссер поставил, освоил отпущенные деньги.

Знали бы они, как страшно гореть, как вообще страшно подлетать близко к пожару, какие малые секунды отпущены для спасения… И что такое отказ двигателя. И как это — отвечать в воздухе за чужую жизнь. Короче, я плююсь.

Зато вчера с наслаждением смотрел и слушал концерт оркестра «Виртуозы Москвы» с интервью Спивакова.

29.11. Вчерашний день оставил во мне ощущение удачи, наслаждения жизнью и полноты бытия. А всего-то слетал в Алма-Ату. И с утра еще была задержка часа на полтора: в Алма-Ате был туман.

Зная характер погоды в зимней Алма-Ате, мы вылетели по прогнозу, и туман, как и ожидалось, рассеялся через час полета.

В наборе я боролся с дубоватой машиной, кстати, моей алмаатинской крестницей, 324-й, она так и летает с подклепанной законцовкой крыла. Боролся так, что даже обратил на это внимание экипажа. Всердцах скаламбурил, что или самолет бревно, или командир г…но. Второе, кажется, ближе к истине, и автопилот включил с радостью.

Штурман новый — Витя Гришанин, его проверял Женя Наземцев, штурман-инструктор летного отряда. Витя штурман молодой, из радистов, за такими глаз да глаз. Были слегка шероховатости; въедливый Женя находил зацепки, слегка попиливал, но в меру.

На эшелоне, когда все успокоилось, мы поели свою курицу, оставили пилотирование и самолетовождение Леше с Витей, благо, летели визуально, а сами занялись решением вопросов соцсоревнования: Женя избран профоргом летного отряда. После дебатов пришли к выводу, что от экипажа зависит чистая экономия топлива и время полета. В принципе, этих двух показателей хватит для соревнования, остальное — болтовня.

В Алма-Ате была дымка, заходили с прямой, правым доворотом; садился я. Еле успел, как всегда в Алма-Ате: двенадцатый год туда летаю, а с прямой подводят так, что потом вечная спешка: шасси, закрылки, довыпуск, снижение, — и только-только успеваешь до входа в глиссаду. Сел отлично. Да и грех не сесть: идеальные условия.

На обратном пути все было нормально, правда, дома усиливался боковой ветер, подходил фронт, но запасных полно, топливо есть, и мы особо не тревожились.

И все же Абакан предупредил, что у нас в Красноярске снег, видимость 500, сильный боковой ветер, а у них нет топлива. Срочно стали ловить погоду Кемерова, там ветер по полосе. Топлива хватало еще и на кружок в Емельянове, а погода менялась каждые пять минут: то 500, то 1000, то 900, то 600, а ветер боковой то 10–12, то 15–18 м/сек. А у нас в связи с отсутствием БПБ ограничение до 12. Было над чем подумать.

В кабине возросло рабочее напряжение. Женя принимал погоду за радиста, Витя, подсвечивая «мышонком», переводил курсовую, считал «коробочку», вел связь; я руководил предпосадочной подготовкой, озадачивая конкретно каждого, а Леша снижался с 11100 до 10100 по команде Абакана. Валера как всегда прикрывал тылы. Попробуй тут управься без штурмана.

Вышли на круг; болтанка была хорошая, я отдыхал перед посадкой. На «кругу» сидел Гена Захаров, поздоровались, узнали друг друга по голосу. Он дал мне возможность зайти: сделал по моей просьбе контрольный замер: 1000 метров, ветер 10 м/сек, — и умолк, как полагается хорошему диспетчеру, умеющему брать ответственность на себя.

Я взял управление с высоты 900; штурвал вышибало из рук, самолет бросало, и мы с трудом удерживались на 400 м, да и то, швыряло то вверх, до 520, то вниз, до 350 м. Пришлось потуже затянуть ремни. Скорости гуляли, ветер сносил вправо, никак я не мог выйти в створ полосы. Наконец стрелка отшкалилась, створ поймали, подошли к глиссаде. Снос был 15 градусов вправо, я почти не боролся с кренами, предоставляя делать это АБСУ, берег силы, следил лишь, чтобы директорные стрелки не выходили из кружка.

На высоте 300 метров устроился поудобнее и предложил всем: «Ребята, расслабились, уселись, спокойно работаем».

Земля интересовалась, видим ли полосу. Нет, пока не видим. За окном темнота и вихри снега в лучах рулежных фар. Я наконец подобрал режим 85 и шел на скорости 280, чуть-чуть ниже глиссады, на газу, на четверть точки ниже. Если идти выше и швырнет вверх, газы-то уберешь, а глиссаду можешь не догнать,

поставишь машину раком; если в этой позе машину еще и швырнет вниз, а газы прибраны, то приятного мало, потеряешь скорость и нырнешь.

Чаще все-таки нас подкидывает вверх, поэтому я и иду чуть, на 5 метров, ниже глиссады, но на хорошем газу.

Со 180 метров стало вырисовываться светлое пятно в правом углу стекла. Доложили, что видим огни. Метров со 150 я перенес взгляд на огни — и напрасно: тут же стащило с курса метров на 50, и только очень энергичным доворотом, перенеся взгляд снова на приборы, я восстановил с таким трудом удерживаемое и так легко потерянное равновесие. Стрелки снова утвердились в центре.

И нечего отрывать взгляд от приборов. Иди по стрелкам, пока огни подхода сами не вылезут и не упрутся тебе в глаза. Ведь из облаков вываливаешься, и полоса открывается внезапно, так чего же ты дергаешься в снегопаде?

Со ста метров я увидел торец и огни полосы. Взгляд прыгал: вверх, на полосу, вниз, на стрелки. Краем глаза засек скорость: 280, вроде растет. С пятидесяти метров убрал газы до 81, с тридцати — до 80. Последний раз креном в полградуса удержал самолет строго по оси ВПП.

Штурман бубнил над ухом скорость-высоту. Я, уже лающим голосом, скомандовал: «Четче высоту по РВ!» Витя не понял. Но понял опытный Женя. И из-за спины, резко и звонко, как под водой, громко диктовал: «Двадцать метров! Пятнадцать, торец! Десять! Пять! Три, два, два, метр, метр, метр! Касание!»

И мы мягко сели. Реверс! Побежали. Я громко сказал: Спасибо, молодцы, четко сработали!» Душа пела. Смерчи снега срывались с обочины и били в левое стекло. Полосу заметало, передувы нарастали на глазах; обмерзали стекла. Но посадка удалась.

Зарулили, разобрались. Женя пытался втолковать Вите очевидное; я мягко его осадил, понимая, что человек один раз увидел — достаточно. Теперь он прекрасно понял, что значит для командира радиовысотомер у земли при сложном заходе и какова роль штурмана.

А я вот и думаю: а кто же мне без штурмана будет читать высоту по РВ в сложняке? Второй пилот держит по приборам до земли, бортинженер ставит газы по команде, он как пружина за спиной. Это очень сложно.

Домой пришел усталый и умиротворенный, глупо сам себе улыбаясь. Дома так уютно…

Сегодня ночью лечу в Москву. А на улице метет…

2.12. В Москве Леша допустил небольшого козлика. Причиной был сильный боковой ветер, против которого он боролся с переменным успехом. Все же подкрался к оси, хоть и с подветренной стороны. Но все внимание ушло на курс, а над торцом упустил увеличение вертикальной скорости, в то время как надо ее, наоборот, уменьшать. Я контролировал, не вмешивался, пока все было в пределах. Ну, а мокрый асфальт полосы не дает точно определить высоту начала, а главное, конца выравнивания, плюс вертикальная скорость: Леша хватанул чуть энергичнее — и совпало с моментом касания. Секунды две парили над полосой, понесло вбок, но тут сели мягко второй раз; вода на полосе смягчила боковую нагрузку на шасси. Посадка с перегрузкой менее 1,3, но с козликом и сносом, — на четверку.

Леше обидно, но виноват сам, и сам видит это.

А первопричина всего — еще дома на земле отказал левый ПНП, и я остался без курса, сомневаясь в том, позволит ли этот отказ заходить в директоре мне. Ну а чтобы не сомневаться и не вводить себе дополнительные трудности, я решил, что пусть садится Леша.

Теоретически надо было сделать дома задержку, заменить прибор, либо машину. Практически же у нас остается еще пять штук компасов, двухканальная курсовая система, а по перечню допустимых неисправностей даже отказ одного канала курсовой позволяет лететь до базы с многократными посадками. Поэтому делать задержку глупо; я представил себе, что лечу на базу и отказ произошел в промежуточном порту. Но по закону, по бумаге, положено вылетать с базы без единой неисправности.

Думаю, пассажиры все-таки на моей стороне.

18.12. Как человек делает ошибки? По разгильдяйству. Вот пример.

Заходим в Перми на посадку. Нос тяжелый: с закрылками на 28 руль отклонен вверх на 15 градусов. Довыпускаю на 45, вхожу в глиссаду. Руль балансирует где-то около 10, предельное значение. Проще всего — добавить режим и садиться на чуть повышенной скорости; при этом за счет обдувки эффективность руля возрастет, и его балансировочное положение уйдет в допустимый сектор: 3-10 градусов.

Я же бездумно и молча открываю колпачок ручного управления стабилизатором и начинаю вручную, от себя, против всякой логики, переводить стабилизатор с 5,5 до 3 градусов, давая таким образом волю пикирующему моменту, но свято думая, что, наоборот, помогаю стабилизатором рулю высоты

поддержать тяжелый нос.

Так мы поступаем, когда, наоборот, центровка задняя, руль высоты отклонен вниз и сажать приходится от себя, — вот тогда, для удобства, вручную, переводим стабилизатор так, как я бездумно делаю сейчас, то есть, на пикирование.

Итак, стабилизатор медленно шел к отметке 3, а я краем глаза следил за параметрами захода, ожидая ухода руля высоты вниз, от 10 к нулю. Но руль, наоборот, пошел вверх и колебался уже где-то на 13–14.

Тут до меня дошло. Кровь ударила в голову. Молча установил ручной переключатель обратно, на себя, и хотел закрыть колпачок. Но известно же, что колпачок можно закрыть только при нейтральном положении переключателя; ясное дело, он уперся. Стабилизатор тем временем медленно полз к отметке 5,5.

Плюнул, открыл опять, поставил нейтрально, захлопнул. Сзади кто-то сказал: «Стабилизатор остановился на четырех». Ребята, оказывается, молча следили за моими манипуляциями.

Снова плюнул, открыл колпачок, дожал на себя переключатель, дождался положения стабилизатора 5,5, поставил нейтрально, закрыл колпачок, убедился, что руль высоты снова установился на 10, добавил режим, увеличил скорость на 10 км/час и продолжил заход.

На все это ушли буквально секунды. Но какие секунды! Левая рука продолжала держать курс и глиссаду. Мозг обрабатывал несколько видов информации: курс-глиссада по стрелкам; соответствие центровки, положения руля высоты и стабилизатора; соотношение изменения кабрирующего и пикирующего моментов; скорость, режим двигателей и команды бортинженеру; работа с колпачком и переключателем; что за чертовщина, я же ухудшаю положение — переиграть назад; автоматически не переигрывается — переиграть вручную; догнать глиссаду; все нормально, добавить только скорость; идиот…

«Идиот» — прорвалась одна эмоция. Сел отлично, все прекрасно.

Экипаж хором спросил меня, что за эксперимент: не хочу ли я повторить подвиг минводских ребят в Караганде?

На днях в подобной же ситуации оказались ребята из Минвод. Так же был тяжелый нос, так же командир вместо уменьшения пикирующего момента путем использования закрылков только на 28, ошибочно отклонил стабилизатор на пикирование. Но он переборщил. Переключатель под колпачком не нажимной, а щелкающий, я в этом убедился нынче. Он его щелкнул вперед, а сам уперся глазами в приборы. Наверно погодка была сложная, и у него не хватило внимания на все.

Стабилизатор благополучно отработал с 5,5 до нуля, и самолет неудержимо затянуло в пикирование. У командира шары на лоб, штурвал полностью на себя, — а вертикальная уже под 15 м/сек, и самолет нырнул глубоко под глиссаду.

Не растерялся только бортинженер-инструктор, сидевший сзади. Увидев, что его убивают, он дотянулся сзади через плечо командира и перещелкнул переключатель стабилизатора назад. Пилоты, вылупив глаза, изо всех сил тянули штурвалы на себя, стабилизатор себе тихонько отрабатывал на кабрирование, эффективность руля высоты с ростом скорости увеличивалась, а земля между тем приближалась, и вопрос, кто быстрее, должны были решить секунды — может, последние секунды жизни.

Кто-то сунул газы на взлетный режим, и самолет, наконец, переломил траекторию снижения, но из-за большой вертикальной скорости неизбежна была просадка, значительная, может, 50, а может, и все 100 метров, которые еще оставались до земли.

Самолет все-таки пошел горизонтально, потом и вверх. Может, полторы секунды оставалось до смерти.

Шары на лоб были выпучены, поэтому пилоты как тянули штурвалы, так и продолжали тянуть, на мертвую петлю. Самолет моментально выбросило на взлетном режиме на тысячу метров. Ну, потом опомнились, сели.

Опыт — штука сложная. Контролировать соответствие перемещения руля и стабилизатора я научился, а вот общее решение было принято бездумно, вроде заскока. Правильно опытнейший Репин говорил: я человека знаю, отличный пилот, я уверен в нем… но кто гарантирует от заскока?

Ну а как иначе объяснишь. Прекрасно понимаю все эти моменты, кабрирующие и пикирующие, их взаимосвязь, что на что и как влияет; да и органы управления, переключатели, устроены по той же логике: надо лететь вверх — тяни, надо вниз — толкай. Так почему же мне надо было поднять нос вверх, а я толкал? Правда, толкал маленькими порциями и следил, что получится. Вовремя увидел, что — не то, переиграл, даже исправил ошибку, наложившуюся при переигрывании. Опыт есть, а что толку?

И как можно перепутать: заход с закрылками на 28 и корректировка стабилизатора на глиссаде относятся к совершенно противоположным понятиям, к противоположным крайним центровкам.

Принятие решения не заранее, а уже будучи в глиссаде, — самый опасный просчет. Непредусмотрительность… а я же всегда стремился глядеть на три светофора вперед.

Конечно, трехпозиционный переключатель ручного управления стабилизатором в данной ситуации сыграл злую шутку. Гораздо логичнее было бы поставить просто нажимной. Он сам устанавливается в нейтральное положение, как только бросишь. А фиксирующийся чуть не убил минводцев. Ну да туполевцам виднее. А нам надо думать, думать, думать наперед!

Перед выпуском шасси на скорости 400 надо бросить один взгляд на положение руля высоты. Точно такое же положение руля будет и на глиссаде. Это оговорено в Руководстве. Так почему я этого не делаю? Вернее, делаю, но не всегда; вот нынче не сделал.

Момент этот сложный. Выпуск шасси обычно совпадает с другими операциями, требующими повышенного внимания: гашение скорости, балансировка в горизонтальном полете, подбор режима, отвлечение на точное выдерживание своего места на схеме и т. п. И на определение центровки по балансировочному положению руля высоты не всегда хватает внимания. А должно хватать.

Это беспечность. Я провел с ребятами разбор, себя не щадил, их тоже: вас убивают, а вы молчите. На будущее договорились: обо всем, что делаешь или собираешься делать, громко докладывать экипажу.

Я об этом говорил еще после подвига Паши К., да, видать, забылось.

Опыт, конечно, помог не скатиться до аварийной ситуации, как у минводовцев. В общем, даже пульс не участился, ну, чуть ударило в голову; я как-то походя осознал и исправил ошибку, как будто так и надо… Но так не надо. И еще подождем расшифровку: если докопаются про потерю высоты на глиссаде, начнут таскать. Ну, может, я и не вышел за пределы допусков, это ж секунды.

Как год, так неприятность. Правда, покажите мне такого пилота, у которого не было бы ошибок. Сам Слава Солодун при мне мостился в Симферополе на военную полосу. А уж он-то командир — таких еще поискать.

Что, победителей не судят? Я себя сужу всегда. Мастер…

Ну, а так слетали в Москву нормально. В Перми пришлось садиться на дозаправку из-за большой загрузки. Как садились, я описал.

Договорились за два трапа и пожарную машину, чтобы дозаправиться, не высаживая пассажиров. Зарулили на перрон, за бортом -35 с ветерком. Долго ждали трап, наконец, он показался.

Трап мчался — не проскочил бы. Четыре мужика пихали его,

аж искры из-под копыт. Водитель тянул за руль, как упирающегося осла. Когда дополз, приткнулся под углом к двери — еле можно выйти, и то с опаской, не провалиться бы в щель.

Бедные вы, наши трапы. Кто вас только изобрел на наше горе. И ведь есть же автотрапы на горбу у УАЗика, те зимой хоть сами ездят. Но мы со времен первых Ил-18 эксплуатируем это аккумуляторное дерьмо, боящееся снега, мороза и порывов ветра. Так же и электрокары для перевозки багажа.

А надо-то совсем немного. Трапы — на автомобильном шасси. И багаж возить на автомобилях или мини-тракторах. И стоять этой технике надо в теплом гараже… которого нет, и не ждите…

Так вот, один трап с горем пополам дотолкали, и мужик из ПДСП, отдуваясь, клялся, что второй замерз намертво. Была глухая ночь; громадный пожарный «Ураган» стоял рядом, направив страшной мощности пенную пушку на самолет; мороз 35 градусов — керосин факелом-то не подожжешь… Заправлять всего 12 тонн, это 15 минут дела.

И мы решили: ну какая разница, один трап или два. На случай пожара второй трап не спасет, только передавят и перекалечат на нем друг друга на ступеньках. Есть эффективные надувные трапы, от них будет больше толку. Инструкцией всех ситуаций не предусмотришь. Плюнули, и я разрешил заправлять.

Через час мы улетели.

20.12. В Шенефельде упал наш Ту-134, минчане вроде бы. В газетах соболезнование немцам. У нас — молчание. А вокруг экипажа, убившего Самору Машела, создается ореол чуть ли не героев. С честью выполнили свой долг. Это в прессе. У нас — опять тишина.

Вчера слетали в Алма-Ату, спокойный рейс. Опять — в который раз — в Алма-Ату на 324-й. Но шалишь — бетоноукладчика там уже нет, котлован зарыт и забетонирован.

Я узнавал, что надо для восстановления талона. Только представление, характеристику, подпись командира отряда. Не хочу унижаться перед Медведевым, и не оформляю. Захочет — сам оформит или меня пнет. А мне — не надо, обойдусь. Представляю, с каким лицом он будет мне подписывать и какие назидательные слова процедит. А между строк: понял, как плевать против ветра?

Никак не приучу себя, забываю перед выпуском шасси проверить балансировочное положение руля высоты. Не хватает внимания. Значит, пусть помогает экипаж. Настраивай, командир.

Пусть все следят.

23.12. Москва. Последний рейс в этом году: 26-го кончается годовая медкомиссия.

До Москвы летел я. Весь полет против ветра, весь полет не снимал руку с газов, затягивал режим, как мог. Какой-то умный дурак придумал этот прогрев при температуре ниже -20, и мы, мало того, что рулили дома на старт 9 минут, — так к сожженной полутонне добавили еще полтонны на прогрев двигателей. И весь полет я наверстывал растраченное впустую топливо.

В Домодедове работал курс 137, мы готовились с прямой, прикидывая, что все же уложимся в остаток 6 тонн, как положено. Но курс сменили на 317, пришлось крутить чемодан, однако я до последнего затягивал режим, держа на эшелоне М = 0,81.

Круг постарались не растягивать, вовремя снизились, выпустили шасси (не забыв про положение руля высоты) и механизацию; экипаж работал на пределе своей квалификации. Выжали все, газу практически не добавлял до глиссады. Сели — остаток где-то около 5 тонн.

Как объяснишь дяде, что выжато все. Сам Медведев, небось, оставил бы 4 тонны, а как ему объяснишь, что 33,5 т при взлетном весе 100 т — мала заправка. И еще эти дурацкие ограничения по потолкам в зависимости от веса, введенные после катастрофы в Карши. Я плюнул на них и занял 11600 при весе не 82, а где-то 85 тонн. И сразу ослабел встречный ветер, а за бортом температура получилась -75 градусов. При -75 летать на нашем лайнере нельзя; ну, записали -69.

Пожалуй, занятая вовремя высота полета 11600 спасла нам полтонны. И после всех перипетий, после заруливания на домодедовскую стоянку, стрелка, наконец, устойчиво показала остаток 5500, что и требовалось доказать. На ВПР было 6 тонн, а 500 кг ушло на заруливание по бесконечным домодедовским дорожкам.

Вот так, нарушая параграфы, выжимаем из машины все, что можем.

Но если бы пришлось уходить на запасной, я бы с чистой совестью дотянул до Горького на сэкономленном топливе. Дотянул ли бы с четырьмя тоннами Медведев?

Новый начальник управления, поразмыслив, рассудил, что не дело это — летать на Ту-154 на 3600 км без посадки. И правильно, на Москву нужна промежуточная посадка. Либо Ту-154М. А то вечно двадцать пустых кресел возим, не проходит загрузка. Не считая риска сесть без топлива. Это самообман, и Медведев это прекрасно понимает.

24.12. Назад летели ночью. Как всегда, в АДП начались мелкие пакости. Первое: в Абакане туман, запасные Томск, Кемерово. Значит, надо топлива на тонну больше. Справились о загрузке: полная, под 100 тонн взлетного веса. Но опыт подсказывал, что 100 тонн из Москвы никогда не набирается. Пошел в центровку, утряс вопрос, дал команду на дозаправку, сбегал наверх, купил кефирчику домой; подписали, вооружились — и на самолет.

Посадка заканчивалась. Дозаправили нам не тонну, а почему-то только полтонны, но нам и надо было где-то 600 кг. Ладно. Взлетели.

Машина попалась бревно бревном: два с половиной часа угол атаки на 11100 никак не уменьшался ниже 4,5 — и это при -75 за бортом; естественно, истинная скорость 820, ветерок помогал лишь до Шаранги, а там стал неустойчивый; лишь от Хантов чуть подхватило.

Я все затягивал газы, машина не хотела держать «М», и так мы и болтались на углах атаки 4,5 и М = 0,82-0,81, а расход не падал ниже 6000 кг/час. Дозаправленные полтонны давно истаяли. Оборачивалось так, что дома на ВПР остаток будет не положенные 7 тонн, а дай бог, пять. Но я упрямо затягивал режим.

Кемерово закрылось сразу после нашего взлета из Москвы. Томск закрылся, когда мы были на траверзе Колпашева. Абакан вообще туманил с вечера. И у нас не осталось запасных. Тогда для полноты счастья затуманило Емельяново: 1000 м, минимум.

Думать тут было нечего. Раз не оправдался прогноз двух запасных, официально выбранных мною при принятии решения на вылет, я, согласно НПП, имею право садиться при погоде хуже минимума. А это — предпосылка, нервотрепка, разбирательство, да еще под Новый год, да еще крайний мой рейс.

Но все обошлось. Видимость дома улучшилась до двух тысяч, Леша зашел и сел. Правда, я все опасался, что он не учтет сорокаградусный мороз: потребный режим всего 78–76, да морозная инверсия, да вертикальная из-за попутной тяги 5–6 м/сек, да еще с его низким выравниванием… Держал руки наготове. Он, и правда, после пролета торца снижался с той же вертикальной, по-вороньи; я не утерпел, и мы поддернули штурвалы одновременно. Я тут же отпустил руки, и Леша мягко досадил машину.

Остаток получился 6,5 т, расчетный.

25.12. Два года прошло после катастрофы Фалькова. Утихла

боль, и теперь, проезжая на автобусе мимо места падения, мы уже спокойно смотрим на этот лесок, на вновь зазеленевшие после пожара сосны, на нет-нет да и мелькающие в пахоте вокруг леса кусочки металла. Эмоции утихли, разум сделал выводы. Все-таки это был этап.

Теперь мы готовы к аварийной ситуации на взлете, продумываем действия на случай пожара, вынужденной посадки. Врасплох нас уже не застать.

Интересная статья в газете. О новом стиле и методах работы пропагандистов. Меня конкретно касается. Много говорильни о том, что много говорильни. Но есть и золотое зерно: массовые пропагандистские мероприятия не только не лают эффекта, а наоборот, вредны. И агитатору, пропагандисту идей партии, надо делать упор на индивидуальную работу с каждой личностью. Поповские методы все же эффективнее митингов.

Боже мой, о чем говорят! Как на Марс попал. Теперь вот задача стоит: в срочном порядке обучить пропагандистов методам индивидуальной работы с людьми. Когда-то иезуитов этому учили в их школах.

Но ведь тогда что же делать громадному аппарату шумовиков, пасущихся на сочных лугах около пропаганды? Тем, кто придумывает, издает, рассылает, извещает, контролирует, отчеты в папки складывает… Ведь не пойдет же он контролировать, как я индивидуально, доверительно беседую с человеком. И лопату же он в руки не возьмет.

Прямо не верится, какие перемены наступают.

Однако… что-то мне давно уже не хочется заниматься ни массовой, ни индивидуальной пропагандой. Может, сказать им: а не пошли бы вы в ж…у с вашей партийной нагрузкой?

Зашел я тут в соседнюю эскадрилью специально познакомиться со стилем работы передового пропагандиста, Лукича нашего. Этот стиль целиком и полностью отражен на ярком стенде — проверяющим ну просто нечего делать.

Тут тебе и тема, и идея. И когда было проведено занятие, и кто выступил, и с каким рефератом — да куда там — с диссертацией! И кто особо отличился, и кто помогал ему отличиться, и роль секретаря парторганизации и помощника командира эскадрильи в оказании практической помощи пропагандисту, и кто как уяснил, что Волга впадает в Каспийское море, и когда будет новое занятие.

Красиво. Уря.

А когда я был весной у родителей, то посмотрел труды отца своего, матерущего пропагандиста, давнего и заслуженного

лектора-международника, и прочая, и прочая. Он долго заведовал методическим кабинетом районо, был примером, делился опытом на областных семинарах.

Он уже давно на пенсии, но считает необходимым как коммунист внести свой вклад в перестройку.

И вот передо мной план. Десятки пунктов и подпунктов. Как довести до людей, что… что Волга впадает во все то же море.

Пункт, что Волга — великая река. Пункт — что Каспийское море — тоже не маленькое. Что река — течет. Что течет в ней вода, а берега не текут. Берега стоят. Вокруг воды. Пресной воды. А в море вода соленая. И т. д. и т. п.

Расписано со знанием дела, красиво расписано, до буквы, до запятой. Я страшно удивился, как много можно высосать из пальца: умно, красиво, логично, связно, правильно расположить, выделить главное, сгруппировать подобное, броско озаглавить…

Но Волга все равно впадает во все то же, будь оно проклято, море говорильни.

Так вот он, прежний стиль работы. Отец свято верит, что так и только так. Он закостенел в этих убеждениях. Он считает, что иначе люди не поймут. Он знает людей. Он читал лекции этим людям — рабочим на предприятиях, имеющим 4 класса образования, — еще когда меня не было на свете.

Но сменились поколения. Он учил детей этих рабочих, учил и детей этих детей. И все равно считает, что мировоззрение их не поднялось выше уровня того, что Волга — впадает.

Его взгляды — это взгляды большинства наших учителей старшего поколения, определяющего и сам уровень народного образования в стране. А уровень этот неуклонно падает.

Эти учителя воспитали тех, кто занимает сейчас так называемые ключевые посты. Все взаимосвязано. Каков учитель, таков и ученик А когда этот ученик начинает заправлять жизнью, учитель говорит своим новым ученикам: вот — жизнь, учитесь. И — замкнутый круг.

Я так работать не могу. Жизнь на месте не стоит. Иначе не поддержал бы народ перестройку.

А как мне работать по-новому, я не знаю. Говорить людям о том, что съезд наметил новую дорогу? Что надо всем перестраиваться? Что начинать с себя? В чем суть перестройки? В чем суть нового хозяйствования? Так это все и так знают… и не знают, как начать с себя.

Началась перестройка. Пока в умах людей.

Ну, а я, что делал я на своем рабочем месте в этот переломный год?

Начал год с ошибки. Но ведь и ошибка допущена не по разгильдяйству, а при проявлении инициативы. И сейчас говорю: я искал не обтекатель на свою задницу, а способ в трудной ситуации сделать дело. Многие ли поступали так же? Отнюдь, нет. Поэтому, не оправдывая себя за срыв, с чистой совестью говорю: я не сидел на месте и не прятался, а искал. Пусть ошибся, но — в поисках оптимального варианта. И из той несчастной погнутой копеечной серьги извлек немало пользы на будущее.

Стал использовать РСБН для контроля разворотов на схеме захода.

Стал использовать снижение и заход по оптимальной траектории, без газа. Были дебаты, но сейчас у меня есть единомышленники, в частности, Репин. Но начинал это Петухов.

Как всегда, экономил. По моим данным, бумажным, где-то 85 тонн, но реально — тонн 30–40 есть. Знаю, что на самых длинных рейсах, на Москву, либо остаюсь при своих, либо экономия до тонны. С проверяющими же — перерасход. Здесь еще непочатый край работы.

Были и ошибки, как же без них. На Абакан туда-сюда в грозу дергался — пережег 8 тонн. Но всего не предусмотришь, да и не все зависит от нас. Вот закройся вчера Красноярск — и кто виноват. Командир, конечно: плохо анализировал. Но уверяю, окажись при принятии решения на моем месте сам Васин — он точно так же сел бы при видимости хуже минимума.

Очень много дала мне поездка в Волчанск и встреча с одноклассниками — в смысле познания и оценки своего места в жизни.

Что дергаться. Пытаться отсидеться в уголке, так не усидишь. Нет уж, надо жить как живу, здесь я на своем месте.

В общем, сложный для меня был год, нервный, противоречивый, но это — год надежд. Я поверил в перемены.